Google

This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

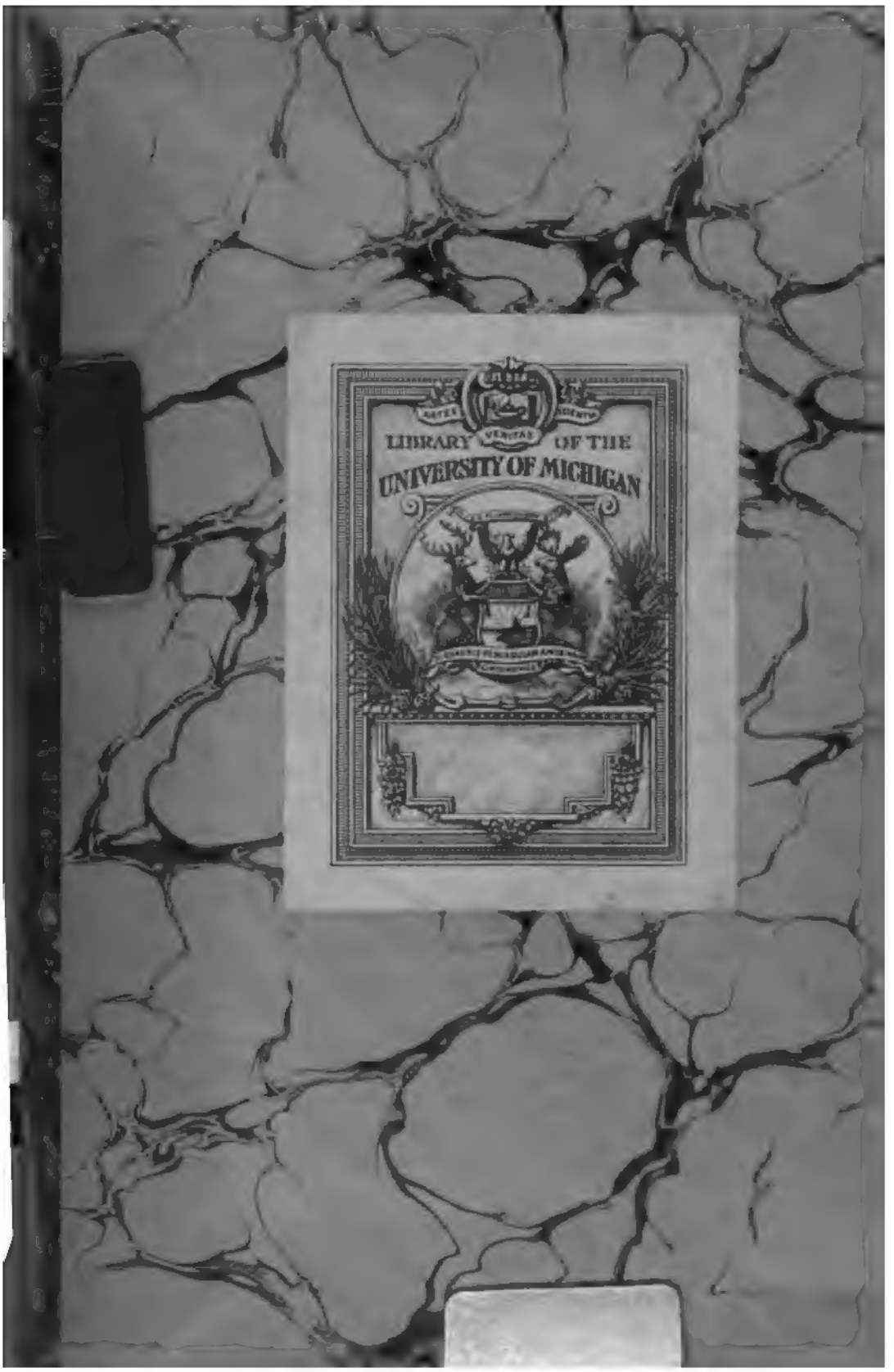
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse http://books.google.com

1,036,520

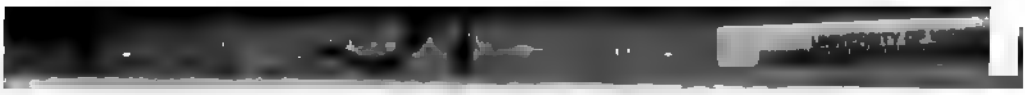

LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

UNIVERSITY OF M...

HF
481
.B72

LES GRANDES COMPAGNIES

DE COMMERCE



LES GRANDES COMPAGNIES

DE COMMERCE

L'auteur et les éditeurs déclarent réserver leurs droits de reproduction et de traduction en France et à l'étranger.

Cet ouvrage a été déposé au ministère de l'intérieur (section de la librairie) en juillet 1892.

DU MÊME AUTEUR :

ÉTUDES SUR L'HISTOIRE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DE LA FRANCE

I. La Question des Grèves sous l'ancien Régime.

(Paris, 1882, br. in-8°.)

II. Les Assemblées représentatives du commerce sous l'ancien Régime.

(Paris, 1883, br. in-8°.)

III. Examen des cahiers de 1789 au point de vue commercial et industriel.

(Paris, 1884, br. in-8°.)

IV. La Question des Foires au XVIII^e^ siècle.

(Versailles, 1891, br. in-8°.)

SOUS PRESSE :

Ministère de l'Instruction publique. — Archives nationales. — Inventaire et Documents publiés par la Direction générale des Archives nationales.

CONSEIL DU COMMERCE

(1700-1791)

INVENTAIRE ANALYTIQUE DES PROCÈS-VERBAUX

(Paris, Imprimerie nationale, un vol. in-4°.)

PARIS. TYPOGRAPHIE DE E. PLON, NOURRIT ET C^ie^, RUE GARANCIÈRE, 8.

LES

GRANDES COMPAGNIES

DE COMMERCE

ÉTUDE

POUR SERVIR A L'HISTOIRE

DE LA COLONISATION

PAR

PIERRE BONNASSIEUX

OUVRAGE RÉCOMPENSÉ PAR L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

PARIS
LIBRAIRIE PLON
E. PLON, NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
RUE GARANCIÈRE, 10

1892
Tous droits réservés

AVANT-PROPOS.

L'ouvrage que nous présentons au public a été rédigé pour répondre à une question mise au concours par l'Académie des sciences morales et politiques en 1880. *Les Grandes Compagnies de commerce,* tel était l'objet de ce concours. Cinq mémoires furent déposés au secrétariat de l'Institut. Deux d'entre eux, parmi lesquels se trouvait le nôtre, sans satisfaire complètement l'Académie, furent jugés dignes de partager le montant du prix[1].

Aujourd'hui que l'attention publique est de tous côtés attirée vers les questions de colonisation, par les débats du Parlement et de la presse, par les livres des historiens ou des économistes comme par les cours des professeurs, il nous a semblé que la précieuse récompense dont avait été honoré notre travail nous faisait un devoir de le publier. Dans la revision que cette publication exigeait, nous avons cherché à profiter des judicieuses observations consignées par M. Courcelle-Seneuil dans son rapport sur le concours des grandes compagnies de commerce[2]. Nous

1. V. le discours de M. Nourrisson, président de l'Académie, prononcé à la séance publique annuelle du 8 novembre 1884 (*Séances et travaux de l'Académie des sciences morales et politiques*, 44e année, nouvelle série, t. XXII, 2e semestre, p. 820-836).

2. V. le rapport de M. Courcelle-Seneuil sur le concours en question. (*Séances et travaux de l'Académie des sciences morales et politiques*, t. XXII, 1884, 2e sem., p. 475-483).

avons également suivi de notre mieux les bienveillants conseils que l'un de nos juges, M. Levasseur, voulut bien nous donner en 1885 sur l'ordre qu'il conviendrait d'établir, au cas d'une future impression, entre les diverses parties de notre ouvrage. Nous avons aussi fait tous nos efforts pour tenir cette étude au courant des principaux travaux dont les grandes compagnies de commerce ont été l'objet depuis 1884 jusqu'au commencement de 1892.

On nous avait vivement reproché l'ordre alphabétique suivant lequel nous avions disposé les compagnies de chaque État[1]. Nous les avons groupées, dans le présent livre, d'abord par pays; puis, dans chaque pays, par ordre géographique, les classant ensuite par ordre chronologique. Ainsi, pour les compagnies françaises, nous avons groupé en un premier chapitre celles qui ont été fondées en vue de favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant, et nous les avons classées ensuite suivant l'ordre chronologique de leur création ; le second chapitre concerne l'Afrique ; le troisième l'Asie ; le quatrième enfin se rapporte au Nouveau Monde.

Nous avons réuni à l'historique de chaque compagnie les considérations économiques spéciales dont chacune d'elles était l'objet à la fin de notre mémoire, évitant ainsi de fâcheuses redites.

Quant aux parties relatives à la Hollande et à l'Angleterre[2], nous aurions voulu pouvoir les compléter par des recherches poursuivies dans les bibliothèques et les archives de ces deux pays. Il ne nous a pas été permis de le faire.

1. Nous avions adopté cet ordre parce qu'il nous paraissait mieux que tout autre faciliter les renvois. Plusieurs compagnies ayant porté divers noms, ces divers noms figuraient chacun à leur ordre alphabétique, avec renvoi au nom le plus connu. A ce dernier article, se trouvait le paragraphe consacré à la compagnie. Mais nous avons reconnu depuis la justesse des critiques élevées contre l'ordre alphabétique et la supériorité, en la présente matière, de l'ordre géographique combiné avec l'ordre chronologique.

2. Le programme académique recommandait aux concurrents l'étude des compagnies privilégiées fondées depuis le XVIe siècle en vue du commerce extérieur

Nous le regrettons vivement, malgré l'éloge que M. Courcelle-Seneuil a bien voulu faire dans son rapport de cette partie de notre mémoire.

Sauf les modifications de plan qui viennent d'être indiquées et la mise de notre étude au courant du mouvement scientifique de ces dernières années, sauf aussi l'enlèvement d'un certain nombre de documents inédits dont la présence alourdissait le texte de notre travail[1], ce livre reproduit exactement notre ancien mémoire. Nous avons cru devoir y ajouter quelques pages sur les compagnies de commerce et de colonisation qui ont été récemment fondées en Europe et une analyse critique du projet de loi actuellement déposé sur le bureau du Sénat et qui conclut à l'établissement de semblables compagnies.

En dépit de tous nos efforts, nous ne nous dissimulons aucunement les trop nombreuses imperfections du présent livre. Mieux que personne, nous savons tout ce qui manque à notre étude. L'objet en était, à vrai dire, singulièrement vaste : sous un titre modeste en apparence, il ne s'agissait guère moins que de l'histoire du commerce extérieur du monde, du moyen âge aux temps modernes. Ce commerce se trouvait, en effet, presque tout entier aux mains des grandes compagnies, seules assez puissantes pour conduire de si grandes affaires et des entreprises tellement « au-dessus de la portée des particuliers »[2].

Si nous avions différé l'impression de ce mémoire jusqu'au moment où il nous eût semblé vraiment achevé, il n'aurait jamais vu le jour. Nous croyons cependant que

dans les principaux états de l'Europe, et notamment en Hollande, en Angleterre et en France. Ces trois pays étaient marqués d'avance pour une étude approfondie, faisant, dit Montesquieu (*De l'esprit des lois*, l. XXI, ch. xxi), la navigation et le commerce de l'Europe à peu près comme l'Europe fait le commerce et la navigation des trois autres parties du monde.

1. Nous avons même dû renoncer à les insérer en appendice, pour ne pas grossir démesurément notre ouvrage.

2. Montesquieu, *De l'esprit des lois*, l. XX, ch. x.

sa publication pourra rendre des services, ne fût-ce qu'en traçant le cadre d'une étude ultérieure, ou en résumant dès maintenant, en un certain ensemble, de nombreux renseignements restés jusque-là épars ou inédits.

En soumettant ces pages au public, qu'il nous soit permis d'exprimer le souhait qu'il veuille bien se montrer aussi indulgent pour nous que l'ont été nos premiers juges.

PIERRE BONNASSIEUX.

INTRODUCTION.

Premières associations commerciales. — Ghildes et hanses allemandes, Ligue hanséatique.— Compagnies anglaises des *Aventuriers* ou confrères de Thomas Becket et de l'*Etape*. — Compagnies françaises des *Marchands de l'eau*, des *marchands fréquentant la rivière de Loire*, etc. — Compagnies italiennes, « uffizio di Gazzaria », banque de Saint-Georges, etc. — Corporations et corps de métiers.

Les ouvrages de jurisprudence distinguaient, au siècle dernier, deux sortes de compagnies de commerce. Les unes, disaient-ils, sont formées par l'association de plusieurs personnes qui se réunissent pour entreprendre une espèce de commerce : ce sont les *Sociétés de commerce*.

Les autres sont des associations établies par lettres patentes ou autres actes publics avec privilège exclusif pour entreprendre des branches de commerce dans les pays éloignés. Ce sont là, à vrai dire, les grandes *Compagnies de commerce*, seules compagnies dont nous ayons à nous occuper ici.

Si loin qu'on remonte dans l'histoire du commerce[1], histoire si intimement liée à celle du progrès social et cependant si peu en honneur, on trouve des *sociétés de commerce*. Le même instinct, la même nécessité qui formèrent les premières tribus formèrent aussi, sans doute, les pre-

1. Sur l'*Histoire du commerce du monde*, voir l'ouvrage de M. O. Noël, paru sous ce titre, à Paris, en 1891 (librairie Plon), 1 vol. gr. in-8°, t. I. *Temps anciens*. — *Moyen âge*. Ce volume résume à peu près l'ensemble des connaissances actuelles sur ce vaste sujet.

mières associations de négoce ou d'industrie. Mais on ne peut songer à constater, à la même époque, l'existence de vraies *compagnies de commerce ;* et ce n'est qu'avec les civilisations plus récentes qu'on en voit apparaître quelques germes.

Les colonies phéniciennes nous offrent un premier essai de compagnies de commerce que répètent et continuent après elles les colonies grecques et carthaginoises. Formées sous la tutelle et avec le concours de l'Etat, ces colonies obtiennent à de certaines conditions, le plus fréquemment moyennant un tribut à payer à la mère-patrie, la concession de vastes territoires ou de particulières facilités pour l'exploitation de lointains produits. Mais il manque à ces associations l'unité de vues et d'action ; et elles ne ressemblent que par bien peu de côtés aux compagnies de commerce des temps modernes.

Les grandes sociétés vectigaliennes qui existaient à Rome pour la perception des impôts, des dîmes, des droits de ports et pour l'exploitation du domaine public, ne peuvent être considérées davantage comme des compagnies de commerce. Ce sont plutôt des sociétés financières comparables, on l'a dit assez justement, à celles que formaient entre eux les fermiers généraux de notre ancienne monarchie[1] et aux associations de capitalistes, qui soumissionnent encore de nos jours la perception et l'exploitation des impôts dans certains états d'organisation inférieure.

Nous ne saurions également voir des compagnies de commerce dans les agents de transport des troupes et du matériel des armées de Rome pendant les guerres puniques.

Les corporations industrielles que les Romains connurent semblent aussi se rattacher plutôt aux corporations

1. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*. Paris, 1863, in-8°, p. 53-54.

industrielles du moyen âge qu'aux compagnies de commerce ; et encore avec quelles profondes et inévitables différences ! Fondées à Rome pour l'oppression du travail, établies chez les peuples modernes pour la protection de l'artisan ! Evoquant ici des souvenirs d'arbitraire et de despotisme, rappelant là une époque de liberté relative et de fraternité qui n'a peut-être pas assez duré !

Qu'était, d'ailleurs, à tout prendre, le commerce dans l'antiquité, même aux belles époques de Tyr, de Corinthe ou de Carthage ? Bien peu de chose.

« Il était borné au commerce d'approvisionnement et de « transport, à celui de quelques objets d'art et de luxe. « Mais le commerce dont les conquêtes viennent alimenter « l'industrie ; mais l'industrie et les manufactures et leurs « armées pacifiques de travailleurs qui rendent au com- « merce, sous une autre forme, les produits qu'elles en ont « reçus ; mais le spectacle admirable de l'activité hu- « maine occupée à produire et non à détruire, voilà ce que « les anciens n'ont jamais connu, ce que le moyen âge a « entrevu et ce que les temps modernes seuls ont pu con- « templer.[1] »

L'invasion des barbares et le développement du Christianisme répandirent dans le monde des idées de liberté et d'égalité qui contribuèrent à améliorer la situation du commerce. Il échappa aux mains serviles. Au lieu des esclaves de l'Empire, ce furent des marchands germains, scandinaves, arabes, qu'on vit fréquenter les marchés et les foires de l'Europe. Les envahisseurs qui franchissaient le Rhin, au commencement du v^e^ siècle, n'apportaient ni la civilisation ni la paix. Ils n'avaient ni villes, ni monnaies, ni industrie, ni commerce. Ils possédaient toutefois, comme on l'a dit justement, dans leurs coutumes et dans leurs mœurs une semence de liberté qui fructifia à l'aide de l'Église.

1. G. Massé, *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*, t. I, p. 10.

C'est l'Eglise, répétons-le avec le savant historien des classes ouvrières, qui, « en proclamant que Jésus-Christ « était le fils d'un charpentier et que ses apôtres étaient de « simples ouvriers, fit connaître au monde que le travail est « honorable et nécessaire à l'homme ; ce furent les moines « qui le prouvèrent par leur exemple et qui contribuèrent « ainsi à donner aux artisans la considération et la dignité « que leur avaient toujours refusées les sociétés anti- « ques[1] ».

Aussi, voyons-nous le commerce prendre dans la civilisation nouvelle une place plus digne et plus noble. Des associations ou *ghildes* se forment chez les barbares pour la défense mutuelle des trafiquants, associations souvent brutales, parfois licencieuses, que l'Eglise et les rois francs durent souvent condamner, mais qui allaient préparer sur des bases plus larges et dans un esprit tout à fait libéral la reconstitution des anciennes corporations.

Les *marchands de l'eau* à Paris, les *bouchers* de la même ville paraissent alors dans l'histoire.

Les croisades, la formation des communes, les rapides progrès du pouvoir royal en France favorisèrent la création de nombreux corps de métiers et de plus d'une importante maison de commerce. Les limites étroites dans lesquelles nous sommes resserré ne nous permettent guère d'insister sur ces premiers temps de l'histoire du commerce européen. Jetons seulement un rapide coup d'œil sur la situation de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France et de l'Italie, des invasions aux temps modernes, et cherchons à distinguer, dans cet examen forcément sommaire, la cause première et l'origine des grandes compagnies de commerce du XVI^e^ siècle.

1. E. Levasseur, *Histoire des classes ouvrières en France avant 1789*, t. I, p. 136.

§ 1. Allemagne

C'est en Allemagne qu'apparaissent les premières de ces associations privées, de ces *hanses* qui vont bientôt se répandre dans tout l'Occident. Les Scandinaves et les Normands, groupés en caravanes ou en flotilles, ayant une part commune des mêmes risques et des mêmes profits, vont commercer sur les côtes de la Baltique, de la mer du Nord et de l'Océan, visitent dès la fin du IXe siècle la mer Blanche, prennent possession de l'Islande et colonisent, cent ans après, le Groënland[1]. Ils se répandent, en même temps, au cœur de l'Allemagne et des pays slaves et remontent le cours des grands fleuves de l'Europe centrale. Ces *ghildes,* ces *hanses,* ces associations se montrent aux foires de Londres, de Brie, de Novgorod et de Wisby.

Un commerce digne d'attention s'établit, avant les croisades, entre l'Allemagne, la Scandinavie, la Russie et l'Orient. Trois routes sont particulièrement suivies pour ce trafic : celle de la mer Noire et du Dniepr, celle de la mer Caspienne et du Volga, celle du Dniestr, de la Vistule et de l'Oder. De nombreuses monnaies arabes découvertes de nos jours le long de la mer Baltique et sur les itinéraires que nous venons d'indiquer témoignent de la vitalité qu'eurent, au moins pendant un certain temps, ces relations de commerce[2]. Il est, du reste, établi aujourd'hui que ces communications existaient dès l'antiquité. Ce ne sont pas seulement des monnaies, ce sont des figu-

1. V. le mémoire sur *Les grandes époques de l'histoire de la découverte du globe*, de M. Himly, communiqué le 28 mars 1885 à l'Académie des sciences morales et politiques.

2. V. *Du commerce des Arabes dans le nord de l'Europe avant les croisades* par E. Babelon (Paris, 1882, br. in-8°.)

res ciselées, des monuments archéologiques de tous genres d'un travail grec qui l'attestent[1]. C'est un texte assyrien nouvellement traduit qui ajoute à ces preuves une nouvelle force ; il constate, en effet, que, vers le x^e^ siècle avant notre ère, des caravanes asiatiques traversaient, en suivant le cours des fleuves, la Russie d'Europe pour chercher de l'ambre jaune[2], sur les bords de la Baltique[3].

Une fois la route ouverte, elle fut constamment fréquentée. Un pareil genre d'affaires présentait trop de périls pour rester aux mains d'un seul commerçant. C'est par caravanes que les hardis trafiquants se réunissaient, formant ainsi entre eux une sorte de compagnie de commerce et se protégeant réciproquement contre les dangers inévitables de tels voyages.

L'état intérieur de ces régions lointaines n'était sans doute pas aussi troublé et aussi inquiétant qu'il le devint plus tard avec les invasions musulmanes et les croisades. Ainsi pénétraient assez facilement en Europe les produits de l'Orient par la voie de ces grands fleuves, en attendant que celles de la mer Rouge et de l'Egypte eussent été ouvertes aux négociants de l'Occident.

Au dire d'un écrivain[4] qui s'est occupé spécialement de l'association commerciale, on trouve dès le VII^e^ siècle une compagnie de commerce formée vers 623 par le franc Samos, de Soignies (Belgique), et qui avait pour but le commerce d'échange entre les pays slaves, l'Allemagne et la France.

Cette association devint assez prospère, ajoute le même

1. V. dans le compte rendu de la séance de l'Académie des inscriptions et belles-lettres du 2 février 1883, des détails sur un poisson d'or, d'un travail grec, récemment découvert en Allemagne.

2. Sur les voies commerciales de l'ambre dans l'antiquité, v. les lectures de M. Chodzkiewicz, à l'Académie des inscriptions et belles-lettres, notamment celle du 24 février 1888.

3. V. le *Journal Officiel* du 6 avril 1881, article de M. F. Delaunay.

4. V. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*, p. 66, note 1.

auteur, et Samos fut choisi pour roi par les peuplades au milieu desquelles il trafiquait. Mais on nous apprend, en même temps, que ces sujets peu faciles massacrèrent plus tard les anciens associés de Samos ; ce qui assigne une bien courte durée à cette première compagnie de commerce, si l'on peut toutefois en voir une dans cette entreprise.

Une association toute différente et bien autrement importante est celle que formèrent plus tard les villes des rives de la Baltique et, à leur suite, les riches cités des bords du Rhin et les grandes communes de la Flandre. Nous avons nommé la *Ligue hanséatique* dont le pavillon flotta victorieux, pendant longtemps, de Novgorod à Londres.

L'histoire de cette puissante association qui eut à diverses reprises assez d'influence dans trois grands pays, la Suède, le Danemark et la Norvège, pour y pouvoir faire et défaire des rois, a été l'objet de nombreux travaux. C'est un devoir pour nous de citer parmi eux le livre de M. E. Worms, résumé intéressant de l'œuvre de ses devanciers. De récentes publications permettraient à cet auteur de compléter, s'il en avait le loisir, le travail qu'il faisait paraître, il y a près de trente ans.[1] Il aurait, en particulier, grand profit à dépouiller ces *Recès de la Hanse* mis au jour sous les auspices de l'Académie de Munich, par un érudit de Hambourg, et les cartulaires spéciaux que deux ou trois des grandes cités hanséatiques ont également publiés dans ces derniers temps. Il utiliserait également volontiers ce précieux document qui vient d'être découvert dans les archives municipales de Cologne, et qui n'est autre que la plus ancienne rédaction connue du droit maritime de la hanse néerlandaise, datant du commencement du XV^e^ siècle[2]. Nous n'avons pas, croyons-nous, à faire ce travail qui

1. L'*Histoire de la Ligue hanséatique* de M. E. Worms a paru à Paris en 1864, 1 vol. in-8°.

2. *Revue historique*, n° de janvier-février 1883, chronique.

nous entraînerait trop loin, et qui serait assurément plutôt du ressort de quelque membre de la *Société de l'Histoire de la Hanse* (Hansischer Geschichtsverein)[1]. On nous permettra de résumer simplement l'histoire de la Ligue hanséatique, à l'aide du livre de M. E. Worms.

La première question qui se pose est celle des origines de la Ligue. Quelque désir qu'on en ait, on ne peut lui donner une solution précise et mathématique. « Pourquoi cela ? dit notre auteur[2]. Parce qu'il n'existe pas un « seul document témoignant, à ces époques reculées, d'une « alliance de villes septentrionales dans l'intérêt de leur « sécurité et de leur commerce, ou bien établissant, dans « la première moitié du XIII^e^ siècle, l'adhésion de quelques « villes à telle ou telle association temporaire d'autres communes. »

Il est vrai que des érudits rattachent l'origine de la Ligue à l'union formée en 1240 entre Lubeck et Hambourg, en vue de réprimer le brigandage et la piraterie ; mais comme ce contrat d'union ne mentionne pas, pour ces deux villes, de protection mutuelle à donner à leur commerce réciproque, on ne peut y voir la date de création de la Ligue.

C'est au XIII^e^ siècle qu'il convient de placer l'apparition de la Ligue sans pouvoir, malheureusement, préciser davantage, et plutôt à la fin qu'au commencement du siècle. Dix à douze villes maritimes, appartenant surtout aux côtes de la mer Baltique, forment à ce moment le noyau de la Ligue. Elles profitent de la négligence des rois du Nord pour se rendre maîtresses absolues du commerce de la Baltique[3].

En 1364[4], durant la lutte soutenue par l'association naissante contre le Danemark, un acte fédératif apparaît pour

1. V. sur la Hanse allemande les articles de M. Batsch, intitulés : *Marins célèbres de l'Allemagne*, *Deutsche Revue*, 1886, avril-juillet.

2. E. Worms, *Histoire de la Ligue hanséatique*, p. 51.

3. J. J. Alt-Meyer, *Histoire des relations commerciales et diplomatiques des Pays-Bas avec le nord de l'Europe*, Bruxelles, 1840, in-8°.

4. E. Worms, *op. cit.*, p. 60.

la première fois. C'est celui de Cologne, considéré comme la charte constitutionnelle de la Ligue, et auquel un très grand nombre de députés concoururent. La date et le nom de cette charte nous sont d'ailleurs seuls parvenus ; et ce n'est que par une induction un peu hardie qu'on a pu supposer qu'elle imposait aux confédérés le devoir de se prêter un appui mutuel pour le maintien de leurs droits et la sécurité de leurs transactions.

La Ligue comprend, dès lors, plus de 52 villes. Certaines d'entre elles forment, du reste, comme des confédérations particulières. M. Worms distingue ainsi une première société des villes de la Baltique et de la mer du Nord, dont se détachent bientôt les villes de Prusse et de Livonie. Une seconde agglomération se compose des villes maritimes de l'Ouest, où Cologne occupe la place prépondérante, comme Lubeck dans la première. Les autres villes qui n'appartenaient ni au groupe oriental ni au groupe occidental formaient très probablement, assure notre auteur[1], un troisième cercle dont Magdebourg et Brunswick étaient les points principaux.

Nous ne pouvons raconter ici les luttes soutenues à ce moment par la Ligue contre ses puissants voisins, le Danemark, la Suède et la Norvège. Leurs résultats, disons-le seulement, ne furent pas malheureux pour la Ligue, puisqu'ils se traduisirent, au traité de paix de 1370, par le maintien de la domination de la Ligue sur le Sund et sur la Scanie. Les Hanséates avaient ainsi réalisé leurs espérances les plus chères dans le Nord.

De ce traité conclu en 1370 date vraiment la puissance de la Ligue, qu'attestent de nombreux comptoirs établis au dehors. Le comptoir de Bruges est définitivement installé, entre 1352 et 1360. Ceux de Dokkum, de Bolsward, de Workum, de Stavoren, d'Amsterdam et de Deventer, dans

1. E. Worms, *op. cit.*, p. 63.

la Hollande et la Zélande, remontent à peu près à la même époque.

La hanse de Londres se forma un peu antérieurement. Elle existait dès le XIII^e^ siècle. Elle était indépendante des villes allemandes qui lui fournissaient ses membres et ses associés et ne doit pas être confondue avec la Ligue hanséatique, dont elle se rapproche, pourtant, par plus d'un côté. Les Allemands qui composaient la hanse de Londres jouissaient dans cette ville du bénéfice de leurs lois personnelles. De petits comptoirs établis au loin, rameaux du même tronc, se rattachaient à la hanse ou Guild-Hall de Londres, ceux de Boston et de Lynn, par exemple, dont l'histoire a été racontée en détail[1].

A ce moment, et au moins jusqu'au XV^e^ siècle, on ne connaît guère de réglements généraux de la Ligue. C'est tout au plus si l'on peut citer deux dispositions obligatoires pour tous : l'une interdisant aux Hanséates toute espèce de société commerciale avec des non-Hanséates, l'autre (datant de 1364) annulant tout règlement fait, à l'étranger, par une factorerie hanséatique, sans le consentement des députés de la Ligue officiellement réunis en diète.

Il n'y a pas lieu de s'étonner beaucoup d'une telle pénurie de règlements généraux et de statuts d'ensemble ; le trait caractéristique de la Ligue, c'est, en effet, de laisser à chacun de ses membres son indépendance et sa personnalité. Certains buts communs n'en sont pas moins visés par la Ligue. La navigation des mers du Nord doit être ainsi concentrée entre les mains de ses adhérents. A bord de tout vaisseau affilié à la Ligue, officiers et marins doivent être hanséates. Aucune marchandise étrangère ne doit être chargée sur ce vaisseau. Aucune marchandise hanséatique ne doit, *a fortiori*, être jamais confiée à aucun navire étranger à la Ligue. Le fret des bâtiments hollandais était particulièrement proscrit.

1. E. Worms, *op. cit.*, p. 115 et s.

Ce que veut la Ligue avant tout, « c'est un commerce « propre, conduit avec ses capitaux, en son nom, pour son « compte. Ce qu'elle veut, c'est contraindre les étrangers « à ne vendre qu'à elle et à ne recevoir que d'elle.[1] »

Si nous joignons à ces dispositions si habiles et que rappelle si remarquablement l'acte de navigation dont Cromwell dota l'Angleterre au XVII^e^ siècle, l'ensemble des mesures prises par la Ligue pour subvenir au recrutement de ses membres, nous ne pouvons nous étonner de la marche glorieuse qu'elle suivit si longtemps.

Le seul élément d'inquiétude, le seul point noir dans l'avenir, c'est le peu d'unité que présente, au fond, la puissante association. C'est, en effet, par là qu'un jour elle périra; mais ce jour est encore loin. Nous sommes au XV^e^ siècle ; et la Ligue, à son apogée, ne compte pas moins de 80 villes affiliées à sa constitution. Lubeck est le siège central de la vaste union. Les autres chefs-lieux sont Cologne, Brunswick, Dantzig.

A l'étranger, les principaux comptoirs s'appellent Bergen, Bruges et Londres.

Bergen est le grand centre d'opération sur la mer Baltique ; tout le commerce de la Norvège et de la Suède y aboutit.

Bruges est l'intermédiaire entre les Flandres, la France et l'Espagne, d'une part, et le nord de l'Europe, d'autre part.

Londres reçoit, en échange des produits déjà si variés de l'industrie et du commerce anglais, les bois et les métaux de la Suède et les blés de la Russie.

De curieux détails seraient à donner sur l'organisation de chacun de ces comptoirs, sur la division qui s'y faisait, entre de nombreux employés, des multiples opérations de commerce. Fait digne de remarque et qu'il est bon de relever, le secret était si nécessaire, il fallait si bien veiller

1. E. Worms, *op. cit.*, p. 267.

à Londres, à Bergen ou à Bruges sur la curiosité en éveil des concurrents possibles, il convenait de garder tellement cachées les délibérations de la Ligue ou les agissements du comptoir, que chacune de ces grandes associations d'employés ne comprenait, dit M. Worms, que des *célibataires*.

Si puissante au XV^e^ siècle, la Ligue hanséatique subit au XVI^e^ siècle la concurrence de plus en plus redoutable des marines hollandaise, anglaise et française. Le nombre de ses membres va, dès lors, en diminuant jusqu'au XVII^e^ siècle. A ce moment, les libertés municipales de l'Allemagne sombrant peu à peu au milieu des guerres, la Ligue voit insensiblement décroître, puis s'évanouir enfin sa puissance. Les diètes générales sont interrompues. Lubeck, Brême et Hambourg conservent seules le nom de la Ligue (1630-1641).

La Ligue nouvelle qu'elles forment entre elles n'est pas appelée à survivre longtemps à la grande association commerciale allemande. En 1669, se tient la dernière diète hanséatique.

En résumé, la Ligue hanséatique offre, au moyen âge, le meilleur modèle qu'on puisse trouver d'une grande association commerciale. Elle diffère, d'ailleurs, des compagnies du XVI^e^ siècle par plus d'un point et notamment par cette particularité singulière qu'avaient les villes hanséates de poursuivre chacune une politique commerciale propre. Dans une compagnie de commerce, les résultats à atteindre sont les mêmes pour tous les associés et s'obtiennent à l'aide de leur commun concours. Il n'en était pas de même dans la Ligue hanséatique où chaque cité avait ses affaires et ses clients. Le seul lien rattachant cette cité à la cité voisine était cette charte de la Ligue en vertu de laquelle tous les Hanséates se devaient mutuellement aide et protection.

§ 2. ANGLETERRE.

Si nous recherchons maintenant dans l'histoire d'Angle-

terre les premières associations commerciales dont le nom ait été conservé, deux surtout s'offriront à nous : 1° La *Compagnie des aventuriers* ou des confrères de Thomas Becket ; et 2° la *Compagnie de l'Étape*.

En dehors de ces compagnies de commerce, l'Angleterre possédait, on le sait, un important comptoir. C'était la hanse de Londres, dont nous avons cité le nom plus haut, ghilde ou hanse teutonique formée par des Flamands, des Hollandais et des Allemands. Installé sur la rive droite de la Tamise, ce comptoir datait, au moins comme existence officielle, du milieu du XIII[e] siècle. Les subdivisions qu'il formait étaient nombreuses. Paris et nombre d'autres villes importantes du continent se rattachaient à la hanse de Londres[1]. Il faut, d'ailleurs, se garder de confondre, comme le fait remarquer justement M. Ch. Gross, « les « hanses locales d'Anglais avec la hanse teutonique (*hansa « Alemanniæ*) d'Allemands trafiquant en Angleterre[2] ». La confusion a été faite souvent et on ne peut s'en étonner, si l'on songe que la matière était fort peu connue avant l'étude de M. Gross. En résumé, la hanse anglaise, conclut M. Gross, la guilde marchande en Angleterre, est une concession de privilèges exclusifs de commerce. « C'était cette « partie du gouvernement d'une ville qui gardait et réglementait ces immunités commerciales[3]. »

1° La Compagnie des confrères de Thomas Becket ou des *marchands aventuriers* se forma en Angleterre dans le but avoué de supplanter peu à peu la hanse de Londres et de se rendre maîtresse du commerce extérieur des Iles bri-

1. V. Bourquelot, *Etudes sur les foires de Champagne*, p. 134 et suiv. V. aussi sur la hanse de Londres, E. Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Bruxelles-Paris, 1861, in-8°, p. 215.

2. V. dans la *Revue historique* de mars-avril 1887, p. 296 et suiv., l'étude de M. Gross sur la *Hanse anglaise*.

3. M. Ch. Gross, d'après un renseignement datant de 1888, s'apprête à imprimer un ouvrage en deux volumes sur *Les guildes marchandes en Angleterre*, à la Clarendon Press, à Oxford. (V. la *Revue historique* de janvier-février 1888, p. 237).

tanniques. Constituée vers 1296, cette société fut bientôt assez puissante pour créer à Anvers et à Bruges des comptoirs.

L'industrie anglaise se développait rapidement depuis qu'Edouard III, en attirant en Flandre d'habiles tisserands, avait créé en Angleterre la fabrication du drap. Les draps anglais rivalisèrent bientôt avec les draps flamands, les premiers de l'Europe. La *Compagnie des aventuriers* ou des confrères de Thomas Becket se chargea elle-même, dès le milieu du XIV^e^ siècle, de l'exportation de ces draps dans l'Europe et dans le Levant[1]. C'est dire l'importance qu'elle devait acquérir et qu'elle ne tarda pas, en effet, à prendre.

La cotisation annuelle à payer par les membres de cette confrérie alla, de son côté, en augmentant : de 20 schellings, elle monta à 8 livres sterling 13 schellings par tête.

La Compagnie était chargée de la perception des droits de douane établis en Angleterre sur les produits des Flandres et de l'Allemagne.

2° Une telle prospérité appelait des rivaux. Les confrères de Thomas Becket en rencontrèrent de bonne heure dans les marchands de la *compagnie de l'Étape* d'Angleterre. Fondée, sinon complètement organisée, en 1267, cette nouvelle compagnie porta son activité du côté des riches villes des Flandres et fonda, comme l'association rivale, des comptoirs dans cette heureuse région. Middelbourg et Anvers comptaient parmi les principaux.

Les marchands de l'*Étape*, dont la constitution en société est antérieure à la création de la confrérie de Thomas Becket, n'eurent pas d'aussi rapides développements que cette confrérie. Ils ne cessèrent pourtant pas de la suivre de près dans la carrière commerciale et industrielle, rivalisant souvent avec elle de richesse et de puissance. Ils étaient investis, eux aussi, de certains monopoles doua-

1. Depping, *Histoire du commerce entre l'Europe et le Levant*, t. I, p, 339.

niers. La perception des droits d'entrée et de sortie sur les laines, le plomb, le cuir et l'étain était ainsi remise, assure-t-on, aux soins de la compagnie de l'Étape[1].

Les longs différends existant entre les deux compagnies dont il vient d'être parlé se terminèrent enfin par le triomphe de la Compagnie des marchands aventuriers ou confrères de Thomas Becket. Ils reçurent de la Couronne en 1495, 1505, 1513 et surtout en 1564 d'importants privilèges qui consacrèrent définitivement leur suprématie[2].

§ 3. France.

Les principales compagnies que l'on remarque en France, au moyen âge, se rattachent à des opérations accessoires du commerce plutôt qu'à de véritables actes de négoce. Elles ont presque toutes pour objet le transport, par voie fluviale, de marchandises diverses.

Telles sont, par exemple, les compagnies qui se succédèrent longtemps sous le nom générique de *Hanses des marchands de l'eau*.

La plus célèbre est la Confrérie des marchands parisiens de l'eau (*Mercatores aquæ Parisiaci*). Héritière des Nautes parisiens, qui existaient déjà sous Tibère, entre les années 14 et 37 de notre ère[3], mais séparée d'eux, comme le sont des Nautes anciens toutes les hanses marchandes du moyen âge, par une lacune de cinq siècles, la confrérie succède au collège antique, sans le remplacer. Elle est encouragée par la Royauté qui a autant d'intérêt qu'elle à maintenir l'ordre et à développer le commerce[4]. Puissante, au résumé, dès

1. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*, p. 171 et suiv.
2. E. Frignet, *ibid.*
3. V. Ferd. Delaunay, *Revue historique* (à propos des arènes de Lutèce) insérée dans le *Journal officiel* du 26 août 1883, p. 4496.
4. H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, t. I, Paris, 1885, in-8°, p. 116, note. V. sur la hanse parisienne ledit ouvrage, p. 113 et suiv.

le XII[e] siècle, cette hanse « conserva jusqu'en 1672 le monopole de tous « les transports faits sur la Seine depuis Paris « jusqu'au pont de Mantes. Elle taxait à son gré les mar- « chands étrangers qui naviguaient sur le fleuve et même « ceux qui prenaient les routes de terre parallèles[1] ». Elle avait des privilèges qui allèrent toujours en augmentant.

Une autre compagnie, créée par Philippe-Auguste en 1192, monopolisait les transports par eau de la Haute-Seine.

Une troisième compagnie existait aussi pour la navigation de la Basse-Seine à Rouen.

En dehors de ces compagnies fluviales, des corporations de différentes villes s'associaient. Nous n'en voulons pour preuves que ces lettres royales du 8 décembre 1477[2] qui prononcent l'union et l'incorporation des marchands et habitants de Tournay au corps et communauté des marchands de Paris et autres composant la *Compagnie française*. A propos de cette compagnie qui s'occupait de la vente du vin et de certaines autres denrées, citons encore les lettres royales de 1204 qui déterminent l'étendue de ses privilèges[3].

Les commerçants du Languedoc nous montrent une association commerciale qui ne se rapproche guère davantage des compagnies de commerce des temps modernes dans la corporation qu'on les voit former dès le XIII[e] siècle. « Cette corporation élisait un chef nommé capitaine général, « chargé de protéger les intérêts de ses compatriotes aux « foires de Champagne et du Lendit[4]. »

F Lecaron, *Les origines de la municipalité parisienne*, 1re partie. *La Hanse ou marchandise de l'eau de Paris* (*Mém. de la Soc. de l'Hist. de Paris*, t. VII, 1880).

1. C. Dareste de la Chavanne, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 226.

2. *Recueil des ordonnances des rois de France*, t. XVIII, p. 312.

3. Même recueil, t. XI, p. 290. Sur la Compagnie française, voy. aux Archives nat. le registre X[1c] 49 (série des Accords), à la date du 26 novembre 1384.

4. E. Boutaric, *La France sous Philippe le Bel*. p. 354. V. aussi l'*Histoire du commerce de Montpellier* de M. A. Germain.

La *Compagnie des marchands fréquentant la rivière de Loire* ne doit pas être oubliée dans ce rapide aperçu. Ayant son centre à Orléans, elle se composait — du moins aux XV^e^ et XVI^e^ siècles — de marchands de toutes les villes riveraines du fleuve. Ces marchands envoyaient à une chambre commune des députés salariés qui élisaient entre eux un procureur général, des commis-gérants et un trésorier. De Charles VII à François I^er^, dit M. C. Dareste[1], il n'est pas un roi avec qui la puissante compagnie n'ait traité pour la suppression des péages établis sur la Loire[2]. Ajoutons que ce fut toujours sans succès et que cette question s'agitait encore au siècle dernier, et toujours aussi vainement, dans les Conseils du Roi.

Les documents relatifs à l'histoire du commerce sont si rares au moyen âge, ou plutôt le commerce était encore si peu en honneur à cette époque, que les noms de plusieurs compagnies de commerce doivent nous échapper ici, aucun historien de ces temps éloignés n'ayant jugé à propos de les relever.

C'est un hasard fortuit qui nous a conservé l'acte de société que des pêcheurs basques rédigèrent à la fin du XII^e^ siècle ou au commencement du XIII^e^ (1199-1213). Ce document, déposé dans la bibliothèque ducale de Wolfenbuttel, fut obligeamment communiqué à l'illustre auteur des *Lois maritimes,* quand il préparait la publication du volume relatif au droit maritime de la France. Cet acte nous apprend « que dans la partie de la Guyenne connue « sous le nom de pays des Basques, dont Bayonne était la « ville et le port principal, on se livrait à une navigation « très active avec l'Espagne, du côté du midi, et avec les « cités maritimes de la France, ainsi qu'avec l'Angleterre « et la Flandre du côté du nord. *Les navigateurs,* ajoute

1. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 227.

2. V. sur la compagnie des marchands fréquentant la rivière de Loire, l'ouvrage de M. Mantellier. (Orléans, 2 vol. in-8^o^, 1863.)

« Pardessus, *y avaient formé une société* de l'espèce de celles « qu'au moyen âge on nommait ghildes, par l'effet de « laquelle ils mettaient en commun les frets de leurs « navires et se garantissaient des secours et une défense « mutuelle. On y voit surtout, ce qui mérite d'être remar- « qué par ceux qui s'occuperont de faire des recherches « sur la législation statutaire du moyen âge, que ce pacte « d'association a été fait avec l'approbation et l'autorisation « de toute la commune de Bayonne [1]. »

N'est-il pas permis de reconnaître dans l'association formée par les marins de Bayonne l'embryon d'une grande compagnie de commerce ?

§ 4. Italie.

C'est en Italie que le grand commerce se développa le plus brillamment pendant tout le moyen âge.

Plus encore que les villes hanséatiques du nord de l'Europe, plus que les riches cités des Flandres, d'Angleterre ou de France, Gênes, Venise, Pise et Florence parvinrent à une merveilleuse prospérité. Tout le commerce de la Méditerranée se faisait presque dans ces quatre villes. Barcelone et Marseille, quelle que fût leur activité commerciale, ne rivalisaient alors que de bien loin avec les opulentes cités de l'Italie.

La péninsule était vraiment le centre du monde commerçant. Là venaient s'échanger contre les produits de l'Europe l'or, la gomme, l'ivoire de la Barbarie, la soie et les denrées des Arabes, les tissus de la Chine et de l'Inde.

De nombreuses associations de commerçants présidaient à ce grand mouvement d'affaires.

A Gênes, l'« *uffizio di Gazzaria* » était appelé à administrer les nombreux comptoirs établis par cette compagnie

1. Pardessus, *Lois maritimes*, t, IV, p. 228-229.

dans le Levant et dans la mer Noire. Huit fonctionnaires ou négociants, élus par les principaux propriétaires de ces comptoirs, composaient le bureau de la société, l'*Uffizio*. C'est à eux qu'incombait le soin de diriger les opérations, d'emprunter au besoin les capitaux nécessaires à telle *aventure* ou expédition, sauf à en obtenir la ratification ultérieure de l'ensemble des intéressés[1].

La fameuse Banque de Saint-Georges doit être aussi mentionnée parmi les compagnies génoises. On fait remonter sa création aux premières années du XII^e^ siècle. Les auteurs qui la font dater seulement de 1407 confondent, en effet, l'époque où elle naquit avec celle de son apogée. L'année 1407 marque, non la création du comptoir de Saint-Georges, mais le moment où cette puissante association voit enfin se fusionner avec elle les sociétés analogues qui avaient existé jusque-là à côté de la Banque de Saint-Georges.

La Banque de Saint-Georges formait un État dans l'État, investie qu'elle était par la république de Gênes de la perception de certains droits souverains.

Des associations dont l'histoire n'a pas gardé le nom, mais dont elle nous signale l'existence à Gênes, se formaient encore pour telles ou telles opérations déterminées ou pour tel ou tel espace de temps. Ainsi se constituaient à de très fréquentes reprises, par-devant notaires, des sociétés de commerce pour l'exploitation des côtes de Barbarie. De 1155 à 1164 des Génois s'unirent de la sorte en société légale pour le commerce à faire à Tunis, Tripoli, Ceuta, Salé et Bougie[2].

De pareilles associations se rencontrent, vers la même époque, à Pise, témoin le contrat de nolissement, qui fut

1. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*, p. 85.

2. L. de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce entre Chrétiens et Arabes au moyen âge*. Paris, 1 vol. in-4°, *Documents*, p. 106. — L'auteur renvoie, et nous renvoyons avec lui, le lecteur curieux de plus de détails sur ces associations au tome II de la grande collection italienne des *Monumenta Patriæ*.

passé le 10 août 1263, à Pise, entre divers négociants et armateurs de cette ville, pour un voyage à Bougie. Cette pièce nous apprend que ces divers personnages forment entre eux une « *hentica* » ou association commune pour les risques à courir et les bénéfices à recueillir. Le navire de la société portera à l'aller et au retour la cargaison, et chaque intéressé participera aux chances diverses de l'expédition [1]. Cette association, on ne saurait, suivant nous, le méconnaître, renferme certains éléments de ressemblance avec les compagnies de commerce du XVI[e] siècle. Elle en diffère d'ailleurs par plusieurs points et surtout par son caractère essentiellement temporaire et fugitif.

Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de citer ici, parmi les essais auxquels le commerce a procédé avant d'imaginer les grandes compagnies, les sociétés que la république de Venise investissait du droit d'équiper les flottes qu'elle envoyait chaque année à Constantinople, en Egypte et en Syrie ; ni les compagnies auxquelles elle confiait le soin d'exploiter les marais salants de Chioggia ou de Cervia ou les verreries de Murano, non plus que ces ordres religieux du Temple, de Jérusalem, des « *Umili* » ou « *Umiliati* » de Pise, qui jouissaient de certains privilèges pour le commerce du Levant [2] et avaient assurément une grande puissance.

Nous verrions plus volontiers une image des compagnies de commerce des temps modernes dans ces unions que concluaient les marchands italiens en vue du commerce extérieur.

Les commerçants de la péninsule qui s'étaient établis en France « formaient une corporation à la tête de laquelle « était un capitaine général élu par eux, qui traitait avec

1. L. de Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce entre Chrétiens et Arabes au moyen âge, Documents*, p. 37, 38 et suiv.
2. E. Frignet, *op. cit.*, p. 91.

« le Roi de puissance à puissance et avait un grand sceau « représentant un personnage assis sur un trône et de « chaque côté une bourse [1]. »

Tandis qu'on aurait peine à trouver en France la raison sociale d'une société française, au moins au XIV^e^ siècle, on rencontre bien « une dizaine de sociétés italiennes se « livrant en France à des opérations de banque et de « commerce [2] », et notamment les sociétés Anguisciola et Peruzzi. Grâce à ces puissantes compagnies, un grand commerce se faisait entre la France et l'Italie. Une route passant par la Bourgogne et la Savoie reliait les deux pays. En trente-cinq jours, les marchandises de Gênes arrivaient à Paris [3].

Des compagnies analogues venaient commercer en Angleterre. Nous n'en citerons pour preuve que la lettre de la compagnie des *Gherardi* de Florence, en date de 1284, par laquelle ces marchands annoncent leur intention d'acheter aux abbayes d'Angleterre les tontes de l'année [4].

En dehors des pays qui viennent d'être passés en revue, c'est-à-dire de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France et de l'Italie, il se trouva en Europe divers centres de commerce assez importants pour donner naissance, au moyen âge, à des associations commerciales intéressantes. Nous n'en voulons citer qu'un spécimen, cette *Compagnie catalane,* qui après avoir été d'abord une véritable « république de brigands » exerçant ses ravages dans le détroit des Dardanelles et dans l'archipel grec, prit les allures d'un état commerçant régulier et trafiqua pacifiquement,

1. E. Boutaric, *La France sous Philippe le Bel*, p. 356-357 (d'après une ordonnance royale du mois de mai 1295 et un sceau de la collection des Archives nationales).

2. G. Fagniez, *Études sur l'industrie à Paris au moyen âge*, p. 116 (Bibliothèque de l'École des Hautes Études).

3. E. Boutaric, *op. cit.*, p. 359.

4. Depping, *Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe*, t. I, p. 337.

aux XIII^e et XIV^e siècles, avec l'empire grec, installée à Constantinople, puis à Gallipoli, enfin en Attique [1].

§ 5. Corporations commerciales et corps de métiers.

Dans la revue rapide que nous venons de faire des associations commerciales ayant existé en Europe pendant le moyen âge, nous en avons remarqué diverses qui se rattachent par certains côtés aux grandes compagnies de commerce du XVI^e siècle, et notamment par la communauté de buts : l'entreprise de telle branche de commerce dans de lointains pays. Mais de grandes différences n'en distinguent pas moins ces associations de ces grandes compagnies. Tandis que les dernières ne se conçoivent guère qu'entourées de monopoles et de privilèges exclusifs, les premières, pour la plupart, s'accommodent parfaitement d'un tout autre régime et ne demandent le plus souvent pour elles que la liberté.

Un auteur contemporain a cru voir, de son côté, l'origine des compagnies de commerce des temps modernes dans nombre d'associations où personne, avant lui, n'avait, nous le pensons, songé à les chercher. C'est ainsi qu'il cite *sérieusement* l'association formée par les Argonautes pour la conquête de la Toison d'or, l'armée que Guillaume le Conquérant conduisit en Angleterre, les compagnons des hardis croisés du moyen âge, les Villehardouin ou les Brienne, les grandes compagnies de routiers qui ravagèrent la France au XIV^e siècle, les condottieri de l'Italie, que sais-je encore ? comme autant de compagnies de commerce [2]. Nous ne pouvons, quant à nous,

1. V. sur la Compagnie catalane, W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge* (trad. Furcy Raynaud), Leipzig, 1885-1886, t. I, 450 et suiv., 469, 477, 535, 538 et t. II, 270.

2. F. Malapert, *Des compagnies formées en France sous l'ancien régime*

partager une telle manière de penser qui nous semble absolument controuvée.

Si l'on compare maintenant, avec Adam Smith, les compagnies privilégiées aux corporations et corps de métiers, le monopole et les privilèges seront ici le point de rapprochement entre les unes et les autres.

Comme les corps de métiers, les compagnies de commerce reposaient, en effet, sur un monopole étendu à un grand nombre de personnes. De même qu'un artisan des villes ne pouvait exercer un métier incorporé sans obtenir d'abord sa maîtrise, de même, le plus souvent, un citoyen ne pouvait légalement exercer une branche de commerce étranger, sans devenir d'abord membre de la compagnie investie du monopole de ce commerce.

Là s'arrêtait, croyons-nous, la ressemblance entre les compagnies de commerce et les corps de métiers, ceux-ci n'étant, avant tout, qu'une association de secours mutuels et de protection. Le pouvoir central les transforma plus tard en une sorte de rouage administratif et les dota de règlements abusivement vexatoires, en même temps que de trop nombreux monopoles. « La forteresse que s'étaient « élevée les travailleurs devient alors leur cachot », dit un écrivain de nos jours [1] ; mais il en est autrement au moyen âge où la corporation n'apparaît que comme l'unique moyen d'existence de l'artisan.

Il n'était pas dans l'esprit du moyen âge de créer de vastes associations commerciales. Quelle est, en effet, une fois la révolution communale achevée, la principale préoccupation des communautés et des corporations ? D'empêcher une trop grande inégalité dans la répartition des bénéfices. De là, ces divisions rigoureuses du travail que

pour le commerce lointain (*Journal des Économistes*, t. XLVI, p. 52, avril-juin 1865).

1. Camille Pelletan, *Les associations ouvrières dans le passé*, p. 11 (br. in-32).

l'on connaît. Dans l'industrie du drap, par exemple, tisserand et foulon, teinturier et tondeur ont chacun leur rôle nettement tracé. Dans celle des chapelets, les fabricants de patenôtres se partagent non moins bien l'ouvrage et la clientèle : à ceux-ci les chapelets d'or et de corne, à ceux-là, les chapelets de coquille et d'ivoire, à d'autres encore, les chapelets d'ambre et de jais[1]. Il fallait que chacun pût trouver à vivre, même en présence d'une demande assez rare. Aussi les corporations sont-elles, nous le répétons, peu favorables aux sociétés commerciales. L'association ne crée-t-elle pas de puissantes maisons qui attirent toute la clientèle et ruinent les producteurs isolés ? De là, ces prohibitions dont certaines corporations frappent les sociétés de commerce[2]. Nous ne parlons là d'ailleurs que de sociétés commerciales, et non de compagnies de commerce ayant un pouvoir politique.

Ces compagnies de commerce n'ont d'autres points de ressemblance, nous le répétons, avec les corporations et corps de métier que dans les privilèges exclusifs et les monopoles dont jouissaient, en principe, les membres des unes et des autres.

Si l'association s'exerce très rarement, au moyen âge, en fait de commerce ou d'industrie, et se rencontre surtout en matière religieuse ou politique, il faut pourtant faire une exception en faveur des Juifs. Ils ont, en effet, au moyen âge, presque tout le commerce entre leurs mains et forment entre eux comme une immense association commerciale, souvent persécutée, souvent dépouillée, mais toujours vivace et toujours puissante, grâce aux qualités singulières de la race israélite, à sa facilité à tout comprendre, à sa merveilleuse aptitude pour les affaires. Mais on ne peut voir là rien qui touche aux compagnies de commerce qui allaient surgir avec le XVI^e^ siècle.

1. E. Boutaric, *op. cit.*, p. 348-349.
2. G. Fagniez, *op. cit.*, p. 114.

Laissons venir les temps modernes et les grandes découvertes qui les annoncent, laissons les Colomb et les Vasco de Gama ouvrir aux navigateurs les routes du nouveau monde, et, bientôt portés aux vastes desseins, les principaux états de l'Europe susciteront de grandes compagnies de commerce chargées d'établir avec l'Amérique ou les Indes de fructueuses relations. Alors vraiment prendront naissance les compagnies de commerce privilégiées. Revenant peu à peu des préjugés qu'ils nourrissaient au moyen âge contre le grand commerce, les gouvernements cesseront de le croire indigne de leur attention ou nuisible à la Société. Comprenant enfin leurs vrais intérêts, ils encourageront la création de grandes compagnies, et, s'associant à leurs nobles entreprises, ils marcheront avec elles à la conquête de produits nouveaux et de nouveaux débouchés.

LIVRE PREMIER.

—

HOLLANDE.

—

APERÇU HISTORIQUE.

La marine et le commerce ont été de tout temps l'occupation favorite du peuple batave. La révolution des Pays-Bas, qui arracha les insurgés au joug tyrannique de l'Espagne, fut pour eux l'occasion d'un prodigieux développement économique. Sept petites provinces du nord du Brabant et de la Flandre fondèrent alors, suivant l'expression de l'abbé Raynal, « une des plus riches et des plus « puissantes républiques du monde et le modèle peut-être « des états commerçants... »

Les Hollandais étaient réduits, jusqu'à ce moment, au cabotage des côtes de l'Europe qu'ils avaient peu à peu accaparé et dans lequel ils n'avaient point de rivaux. Pour ne parler que de notre pays, « à la fin du XVI^e^ siècle, le « commerce hollandais était représenté dans tous les ports « et toutes les villes de France, le commerce anglais dans « cinq ou six seulement[1]. »

Jusqu'au seizième siècle, le commerce des Indes passait

1. Lindsay, *History of ancient commerce and marchent shipping*, Londres, 1874.

par la mer Rouge et l'Egypte. La découverte du cap de Bonne-Espérance, en ouvrant une route plus longue, mais plus directe, détourna le courant commercial et fit la fortune de la Hollande et de l'Angleterre. Les Hollandais, possesseurs de la première flotte marchande de l'Europe, s'élancent avec audace dans la voie qui vient de s'ouvrir, celle des grandes navigations interocéaniques. Ils devancent au XVII^e^ siècle les Anglais « dans l'empire des mers et le commerce du monde[1] ». C'est alors qu'ils fondent leurs compagnies de commerce, la compagnie des Indes orientales en 1602, la première en date, le modèle et le type des futures compagnies européennes, puis la compagnie du Nord (1614), la compagnie des Indes occidentales (1617), la compagnie de Surinam (1634), etc. Elles n'eurent pas toutes, on le sait, la même fortune. On verra, dans les pages qui vont suivre, quelles furent les destinées des unes et des autres.

C'est surtout en Asie que les efforts des Hollandais sont suivis de succès. Leurs comptoirs s'y élèvent, sans rivaux, sur les ruines des établissements portugais et espagnols. Mais à la fin du XVII^e^ siècle, et surtout au XVIII^e^, la compagnie hollandaise se heurte à son tour contre les compagnies française et anglaise des Indes orientales. Dans la lutte qui s'engage ainsi, elle l'emporte d'abord sur les Français, mais succombe après une longue lutte sous les coups des Anglais, qui lui arrachent peu à peu ses principales possessions. L'ascendant pris par l'Angleterre sur les Pays-Bas, à l'époque des guerres soutenues en Europe par les deux puissances contre Louis XIV, exerce certainement une grande influence sur l'issue de la lutte qui se poursuit en Asie entre les compagnies hollandaise et anglaise.

Si l'on recherche maintenant quels caractères principaux distinguent dans leur ensemble les compagnies hollan-

1. Michelet, *Précis d'histoire moderne*, Paris, 1829, in-8°, p. 129.

daises, on trouve les suivants : 1° elles créent des comptoirs plutôt que des colonies ; il ne s'y fait point d'émigrations nationales comparables à celles qui doivent un jour peupler les possessions des compagnies anglaises de l'Amérique du Nord ; 2° les compagnies hollandaises sont soutenues par la population tout entière et reçoivent de la nation même l'impulsion et la vie, à l'opposé des compagnies françaises qui naissent de l'action du Gouvernement et ont rarement reçu du pays un appui sérieux ; 3° elles offrent encore cette intéressante particularité d'avoir été, en dépit de leur cortège de monopoles et de privilèges exclusifs, établies par une république, et d'avoir servi de type aux compagnies que les monarchies anglaise, française et autres ont ultérieurement constituées.

Quant aux résultats généraux que ces compagnies ont procurés à la Hollande, ils se réduisent à peu de choses, s'il est vrai que le peuple batave n'a réussi, avant le XIX° siècle, « à rien fonder de grand et de durable », ayant eu « recours, d'une façon permanente, à une forme économique que l'intérêt et la justice se réunissent pour condamner, le monopole [1]. »

1. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris, 4e édit., 1891, in-8°, p. 85.

CHAPITRE PREMIER.

EUROPE ET LEVANT[1].

Compagnies formées en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant.

---

§ 1. Compagnie du Nord.

Sa fondation en 1614. Sa chute en 1645. — Compagnies pour la pêche dans les régions du nord.

Fondée par lettres patentes de 1614 pour la pêche de la baleine, la *Compagnie du Nord* avait reçu d'abord le privilège de commercer seule sur les côtes de la Nouvelle-Zemble et du Groënland. Mais malgré cet avantage, et bien qu'en 1622 la compagnie du Nord se fût renforcée par l'incorporation d'une compagnie analogue fondée peu avant en Zélande, elle ne put subsister que jusqu'en 1645. Son peu de succès dissuada les États Généraux de la remplacer, et ils jugèrent préférable de rendre libre, à cette date, le commerce de la baleine (1645).

Les seules prescriptions qui vinrent, peu après, régle-

1. Nous croyons bon de rapprocher ici le Levant de l'Europe, bien qu'il appartienne au continent asiatique, parce qu'il s'agit là de pays sous la dépendance de la Turquie, puissance européenne, placés dans le bassin de la Méditerranée, et que, par suite, la compagnie du Levant nous semble devoir être là mieux à sa place que si nous la mettions à côté soit des compagnies formées pour coloniser et exploiter l'Asie et les Indes orientales, soit de celles qui ont eu l'Afrique comme objectif.

menter ce trafic étaient destinées à combattre la concurrence faite aux armateurs hollandais par leurs rivaux de Hambourg, de Danemark et de Suède.

C'est ainsi qu'en 1652 les États Généraux ordonnèrent aux capitaines de ramener directement leurs navires en Hollande avec les cargaisons. En 1661, défense fut faite à tout Hollandais de donner des navires à louage à des étrangers.

Il y avait aussi en Hollande d'autres compagnies s'occupant de commerce ou plutôt de pêche dans les régions du Nord, compagnies de la Mer Baltique, de la pêche de la Nouvelle-Zemble, du détroit de Davis et du Groenland ; mais ces compagnies n'étaient pas exclusives et nous ne croyons pas devoir leur consacrer un paragraphe spécial. Tout marin pouvait se livrer à la pêche dans les mêmes parages.

Les pêcheurs de ces compagnies avaient seulement le privilège exclusif de descendre à terre pour y dépecer poissons et baleines et pour y fondre le lard, tandis que les autres pêcheurs, ne pouvant faire à terre ces diverses opérations, devaient couper en morceaux les baleines qu'ils avaient prises et se trouvaient obligés de les transporter ainsi en Hollande, où pouvait se faire seulement la fonte du lard.

On conçoit les inconvénients que présentait une pareille pratique. Les navires étaient obligés, au retour, de faire une longue traversée avec une lourde cargaison, dont la valeur n'était nullement en rapport avec le poids.

§ 2. Compagnie du Levant.

Son organisation, son rôle : inspection et surveillance du commerce hollandais dans la Méditerranée.

La *Compagnie du Levant,* comme celles du Nord et de Surinam, n'était point, à proprement dire, une compagnie privilégiée. Son rôle se bornait à une inspection supé-

rieure, à une surveillance générale de la navigation et du commerce hollandais dans la Méditerranée. Elle n'avait pas de flotte à elle, pas d'armements qui lui fussent propres.

C'est à l'instigation des armateurs d'Amsterdam qu'une chambre de direction ou compagnie du Levant avait été, vers le milieu du XVII^e^ siècle, établie dans cette ville, sous l'autorité des États Généraux. Elle se composait de *huit* députés, d'un secrétaire-greffier et d'un inspecteur ou visiteur des vaisseaux [1].

La Compagnie avait un droit d'inspection sur tous les vaisseaux partant de Hollande à destination du Levant. C'est elle qui leur accordait la permission de navigation. Elle percevait, à ce titre, un droit d'un florin par last ; et touchait 2 0/0 sur toutes les marchandises composant les chargements de retour.

En échange de ces droits, elle avait des devoirs à remplir. C'est ainsi qu'elle était chargée de l'entretien des consulats dans les échelles du Levant. Elle nommait, avec l'approbation des États Généraux, les titulaires des divers postes consulaires, elle subvenait à leur entretien et leur allouait des ressources spéciales destinées aux présents à faire au Grand Seigneur, à ses ministres et à ses divers officiers. On n'ignore pas que ce n'était qu'à force de cadeaux et de dons de toute espèce que les puissances européennes soutenaient dans les Échelles leur influence et leur commerce.

1. Nous venons de dire qu'elle comprenait *huit* députés, sur la foi de la majeure partie des auteurs, notamment de M. de Beausobre (*Introduction générale à l'étude de la politique, des finances et du commerce*, Bruxelles, 1791, tome II, p. 77) et de l'auteur de la partie de l'article HOLLANDE comprise aux pages 637-638 du tome II du *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie Méthodique ; mais quelques écrivains ont soutenu que cette chambre de direction ne comprenait que *six* membres. Citons ainsi l'auteur de l'article consacré à la compagnie hollandaise du Levant, au mot COMPAGNIE, dans *le Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 674-675. (Ce n'est pas la seule divergence qu'on pourrait remarquer entre des articles de ce même dictionnaire.) Tout en pensant que ces derniers se sont trompés, nous devions signaler leur assertion.

Entre les Hollandais, les Anglais et les Français, c'était, du moins au siècle dernier, une rivalité constante, une lutte perpétuelle à qui se montrerait le plus généreux et le plus magnifique auprès du Grand Seigneur ou des puissances barbaresques[1]. Ce n'était qu'à ce prix, on le croyait du moins, que des relations durables de commerce pouvaient alors s'établir.

La Compagnie n'en avait pas moins à craindre les entreprises des pirates et des corsaires des côtes de l'Afrique ; aussi veillait-elle attentivement à ce que chaque navire appareillant pour le Levant réunît bien les conditions fixées en 1652 par le règlement des États Généraux : tonnage minimum de 180 lasts, armement de 24 canons, équipage de 50 hommes.

A défaut de convois organisés, les navires ne pouvaient naviguer que deux par deux, au moins jusqu'à Livourne. Au retour, ils devaient également s'attendre l'un l'autre dans ce port, et ne revenir que de concert en Hollande.

Sous ces réserves, établies d'ailleurs dans l'intérêt général, le commerce du Levant était ouvert à tous armateurs hollandais.

Le nombre des vaisseaux naviguant chaque année dans les mers du Levant n'était pas très élevé, il ne dépassait que rarement la centaine[2]; mais la valeur des produits rapportés par ces navires était grande et les résultats de cette navigation fort avantageux.

1. Ces divers États se seraient mieux trouvés, sans doute, d'une action commune : elle leur eût procuré à bon compte le libre accès des ports d'Afrique et du Levant. Mais les convoitises existant entre eux s'opposaient invinciblement à l'établissement de toute union de conduite et de vues. N'en est-il pas de même, aujourd'hui encore, en certaines régions d'extrême Orient, entre diverses puissances européennes que des intérêts communs devraient, semble-t-il, faire s'entendre enfin contre des exigences vraiment humiliantes ?

2. En 1778, la navigation du Levant monta à 100 navires ; en 1779, à 111. (*Dictionnaire du commerce*, Encyclopédie méthodique, v° Hollande, p. 637-638).

Survenait-il quelque différend entre les capitaines et les armateurs, et l'on sait que le cas n'était pas très rare, la Compagnie du Levant était habile à le trancher, et le tranchait, au besoin, par un règlement nouveau qu'elle faisait approuver par les États Généraux.

§ 3. Compagnies diverses.

Certaines compagnies n'ont eu qu'une durée si courte qu'on peut à bon droit les négliger dans une revue rapide comme celle que nous impose le vaste cadre de cette étude. Telle est cette *Compagnie privilégiée des assurances maritimes et de Turquie* que les États Généraux conçurent en 1629 le projet de créer, qui devait avoir le monopole des assurances maritimes et du commerce de la Turquie et des pays barbaresques, mais que l'opposition acharnée des autres compagnies empêcha de se constituer[1].

D'autres sont trop étrangères aux conditions d'une vraie compagnie de commerce privilégiée pour figurer ici. La *Société de commerce des Pays-Bas*, créée en 1824 au capital de 37 millions de florins et remaniée en 1849, est du nombre. Elle a beau avoir le commerce et le transport pour objet, posséder une flotte nombreuse, faire d'importantes affaires[2], elle ne jouit d'aucun privilège commercial.

Cette société ne doit pas être confondue avec la compagnie désignée sous le nom de *Compagnie royale néerlandaise*, compagnie entretenant des relations de commerce entre les Pays-Bas et la Russie, et ayant même établi quelques succursales en France, à Bordeaux et au Havre notamment.

Ces deux compagnies correspondent chacune à une asso-

1. V. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., 4e édit., p. 79.
2. En 1856, elle a affrété 228 navires du port total de 151,500 tonneaux.

ciation distincte. Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, nous ne sommes point en face d'une véritable compagnie de commerce privilégiée. La date récente de création de ces compagnies suffirait d'ailleurs à les écarter d'une étude consacrée aux anciennes compagnies de commerce.

CHAPITRE II.

ASIE.

Compagnie formée en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Asie[1].

---

§ 1. Compagnie des Indes orientales.

Expédition de Cornélis de Houtman. — Fondation de la Compagnie en 1602 ; ses privilèges ; son administration. — Luttes contre les Portugais et les Espagnols dans l'Inde. — Succès de la Compagnie. — Fondation de Batavia. — Relations commerciales avec le Japon, la Chine et le Cap. — Situation financière. — Déclin de la Compagnie au xviii^e^ siècle. — Avidité de ses fonctionnaires et agents. — La compagnie anglaise des Indes orientales lui enlève plusieurs comptoirs. — Situation précaire de la Compagnie et sa dissolution à la fin du xviii^e^ siècle. — Organisation de la Compagnie. — Ses opérations commerciales. — Commerce avec l'Europe. Commerce « d'Inde en Inde. »

La *Compagnie des Indes orientales* est, assurément, de toutes celles qu'a connues la Hollande, la plus célèbre et la plus importante. Seule, la compagnie anglaise des Indes Orientales l'emporte sur elle par l'étendue des conquêtes, mais non par la priorité des découvertes. Ces deux compagnies personnifient bien, avec la compagnie analogue qui s'établit en France à leur imitation, tout ce qu'ont laissé de glorieux souvenirs les grandes compagnies de commerce d'autrefois. On nous permettra donc de leur ac-

1. C'est au chapitre intitulé *Europe et Levant* que se trouve placé ce qui concerne la compagnie du Levant.

corder une particulière attention, quand l'ordre de cette étude nous amènera à nous occuper de chacune d'elles.

Le caractère entreprenant des Hollandais et la position géographique de leur pays firent de tout temps le succès de leurs entreprises maritimes. Vers la fin du XVI^e^ siècle, les Hollandais avaient, au dire de Grotius, 70,000 hommes occupés à la mer et construisaient par an 2,000 bâtiments, barques ou navires. Quatre cents vaisseaux étaient employés au commerce de Cadix et de Lisbonne.

Un événement se produisit alors qui allait doubler la puissance de ces marins en fournissant à leur activité le plus fécond aliment.

La dureté du gouvernement espagnol et le zèle de la religion nouvelle embrassée par les Hollandais aux premiers temps de la Réforme, les avaient déterminés à rompre enfin des liens détestés et à rejeter une souveraineté dont ils avaient eu trop cruellement à souffrir. Guidés par les princes de la maison de Nassau, les Hollandais s'étaient soulevés contre Philippe II et s'apprêtaient à conquérir, au prix d'un sang qui devait être largement versé, leur entière indépendance.

Ne pouvant plus aller chercher à Cadix les précieuses épices de l'Orient, les Hollandais les demandaient aux négociants de Lisbonne. La découverte du cap de Bonne-Espérance, les conquêtes de Vasco de Gama et du grand Albuquerque aux Indes avaient fait, en effet, de la capitale du Portugal un entrepôt général où les Hollandais allaient puiser librement de quoi alimenter les marchés de l'Europe septentrionale. Ce grand cabotage leur suffisait. Mais quand le Portugal eut été réuni en 1580 à l'Espagne, quand l'heureux vainqueur d'Alcantara, le duc d'Albe, eut fait reconnaître dans toute la péninsule Philippe II pour roi, le port de Lisbonne fut désormais fermé aux Hollandais, ainsi que les autres ports portugais.

Obligés dès lors de renoncer aux seuls marchés d'Europe où se rencontrassent en abondance les produits de l'Inde,

ne pouvant plus les demander à Venise, déjà bien déchue de son ancienne importance, les Hollandais se virent forcés d'aller chercher eux-mêmes sur place ces fameuses denrées dont l'usage, jadis inconnu, s'imposait désormais à de nombreux consommateurs en France, en Angleterre et surtout dans les pays du Nord.

Inspirés par la nécessité, et craignant de tomber entre les mains des Espagnols s'ils prenaient la voie ordinaire, quelques particuliers de Zélande cherchèrent de nouvelles routes d'où ils pussent gagner la Chine et les Indes par le Nord-Est, en côtoyant, s'il était possible, la Norvège, la Moscovie et la Tartarie. Trois essais furent tentés dans ce sens de 1594 à 1596 ; mais tous trois sans succès. Les froids extrêmes de la Nouvelle-Zemble, au nord de laquelle hivernèrent les membres de l'expédition de 1596, dirigée par Jacques Hemskerck, d'Amsterdam[1], les glaces impénétrables du détroit de Vaïgatz, ruinèrent ou rebutèrent les escadres.

Le passage si vainement cherché existait pourtant, la place d'un navire pouvait se trouver libre au milieu de cette accumulation de banquises menaçantes qui défendent l'abord de ces lointains parages. Mais il fallait, pour découvrir ce passage et pour y diriger un navire, une connaissance approfondie des mers polaires, un outillage spécial pour les longs hivernages. Il fallait surtout cette fermeté d'âme, cette persévérance que donne seule une conviction profonde.

Pendant que ces essais infructueux se tentaient au nord, une entreprise se préparait au sud qui allait mieux réussir. La nécessité de faire le commerce l'emportait enfin sur la peur que l'on avait eue d'abord des Espagnols. L'expédition avait pour chef Cornélis de Houtman, de Gouda. Ce capi-

1. Ce renseignement nous est donné par le *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669, conservé aux Archives nationales sous la cote K 1349, nº 132, fº 21 vº.

taine, après avoir séjourné de longues années à Lisbonne et avoir « fait plusieurs voyages dans les Indes avec les Portugais »[1], avait eu des démêlés avec l'Inquisition. Il était alors revenu à Amsterdam, rapportant avec lui plusieurs cartes de ces mers de l'Inde que la renommée disait si belles. Voyant le marché de Lisbonne fermé à ses compatriotes, il leur persuada de travailler, à l'exemple récent des Anglais, à s'ouvrir des relations directes avec l'Inde. Ses connaissances spéciales en la matière, les cartes et les livres portugais qu'il avait en sa possession, firent impression sur son entourage. Séduits par ses discours, neuf marchands d'Amsterdam se décidèrent à former, sous le nom de *Compagnie des pays lointains,* ou compagnie *Van Verne*[2], une société ayant pour but d'établir des relations de commerce avec les peuples de l'Orient. « Ils équipèrent « à leurs frais quatre vaisseaux également propres à la « guerre et au transport des marchandises. Le 2 avril 1595, « ces quatre bâtiments partirent du Texel et arrivèrent le « 2 août au cap de Bonne-Espérance ; mais retenus par « des vents contraires, retardés dans leur course par des « disputes qui s'élevèrent entre les équipages, ils n'atteignirent qu'au mois de juin de l'année suivante l'île de « Java »[3].

Ils rencontrèrent là des marchands portugais établis à Bantam, capitale de l'île, et peu désireux d'y voir s'installer aucun concurrent.

Désespérant de triompher de l'hostilité du chef indien qu'avaient ouvertement excité contre eux les Portugais,

1. *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669. (Arch. nat., K 1349, n° 132, f° 22 r°).

2. Hoffmann, *Histoire du commerce*, traduite par Duesberg, Paris, in-8°, 1849, p. 449.

3. A. Esquiros, *La Néerlande et la vie néerlandaise. (Revue des Deux Mondes*, année 1857, p. 305 et suiv.) Nous avons eu l'occasion de constater que l'étude intéressante d'A. Esquiros s'appuie sur de sérieuses recherches.

les navigateurs quittèrent Java et se dirigèrent sur Bali. Ils reçurent là un meilleur accueil et purent s'y procurer à bas prix un abondant chargement d'épices.

Il fallut penser au retour. L'un des navires hollandais avait tellement souffert de la mer qu'on dut se résigner à l'abandonner. Quant aux trois autres, ils mirent à la voile pour Amsterdam, où ils firent leur rentrée triomphale, le 18 août 1597, après deux ans d'absence.

La petite flotille rapportait une riche cargaison de poivre, de muscade, de girofle et de cannelle ; mais elle avait perdu plus des trois cinquièmes de son équipage. Des 250 hommes partis du Texel en 1595, 90 seulement rentraient dans leur patrie. Malgré tout, le voyage avait été fructueux et allait en inspirer d'autres.

L'expédition d'Houtman fut bientôt suivie, en effet, de tentatives semblables. Le commerce entre les Pays-Bas et les Indes orientales allait toujours en se développant[1]. Peu à peu les Hollandais dissipaient les injustes préventions suscitées contre eux dans les mers de l'Inde par les Espagnols et les Portugais. Des alliances étaient conclues avec le roi de Ternate, avec les habitants de l'île de Banda, avec le roi de Kandy, dans l'île de Ceylan. Le roi d'Achem (Atchin, ou plus correctement Atjeh), jusque-là ennemi acharné des Hollandais, se laissa même aller à leur envoyer des ambassadeurs. On leur fit en Hollande une réception magnifique ; et ils revinrent dans leur pays vantant partout l'intégrité, la probité des marchands néerlandais comme leur richesse et leur puissance.

Plusieurs compagnies de marchands se formèrent à ce moment, qui envoyèrent des bâtiments aux Indes.

L'ancienne compagnie d'Houtman venait d'entrer en relation avec une compagnie nouvellement créée à Amsterdam.

1. On trouvera de très intéressants renseignements sur ces premières entreprises des Hollandais aux Indes, dans le Mémoire déjà cité sur *Le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669, conservé aux Archives nationales sous la cote K 1349, n° 132.

Elles équipèrent ensemble[1] une flotte de huit vaisseaux qui, sous l'amiral Jacob Van Neck[2], quitta le Texel en 1598. Une autre flotte de trois vaisseaux, armés par les mêmes compagnies, leva l'ancre le 4 mai 1599. L'Amiral revint à Amsterdam avec d'immenses richesses.

Ces premiers armements furent encore suivis de plusieurs autres. Ces expéditions, quoique conduites avec beaucoup de prudence et sans bruit, finirent cependant par exciter l'attention des Espagnols. Ils résolurent de s'opposer à la continuation de ces entreprises et envoyèrent quatorze vaisseaux de guerre aux Indes. Mais ces vaisseaux furent battus par huit navires marchands hollandais. Les Hollandais ne se sentirent pas seulement encouragés par ce succès à continuer leurs voyages dans l'Inde ; la pensée leur vint, voyant la faiblesse des Espagnols sur mer, d'armer, dans la suite, des flottes pour les combattre en Europe.

En attendant, une fièvre d'or et d'aventures poussait en avant ces hardis marins ; et le baron de Buzanval, ambassadeur d'Henri IV en Hollande, pouvait écrire en 1600 à son royal maître : « Les Portugais sont en danger de ne pas « jouir longtemps des richesses de l'Orient ». Mais tant de navigateurs hollandais affluaient aux Indes que, devant une telle concurrence d'acheteurs, le prix des épices y montait très haut, tandis que l'extrême abondance de ces mêmes épices en Hollande les y faisait vendre à bas prix. Augmentation des prix aux Indes, avilissement des denrées en Hollande, telle était, telle allait être de plus en plus la conséquence de la concurrence existant entre les diverses compagnies de commerce des Pays-Bas. Appréhendant justement les périls d'un tel état de choses, les États Généraux convoquèrent une assemblée des directeurs de ces compagnies. Ils leur proposèrent de se fondre en une seule association ; et, de cette union, que la nécessité imposait,

1. Ou plutôt simultanément.
2. Ou Jacques de Neck.

naquit la fameuse compagnie des Indes orientales, qui allait donner pour longtemps aux Hollandais l'empire de l'Asie et d'immenses richesses avec lui. Le traité d'union fut confirmé par les États Généraux le 20 mars 1602[1]. La Compagnie était formée au capital de 6,600,000 florins, divisé en actions de 2,000 florins, soit 7,900,000 livres de France, pour une période de vingt ans, période qui devait être plus tard indéfiniment renouvelée. Ce chiffre est généralement adopté. Un auteur du XVIII[e] siècle, Accarias, s'en écarte pourtant légèrement, et le réduit à 6,459,840 florins. Un publiciste contemporain[2] le porte à 6,440,000 florins. Son capital était, dit un autre écrivain[3], de 2,153 actions de 3,000 florins chacune, c'est-à-dire de 6,459,000 florins.

La Compagnie était investie du privilège exclusif de la navigation aux Indes orientales, à l'est du cap de Bonne-Espérance et à l'ouest du détroit de Magellan, avec pouvoir de saisir et confisquer tout navire étranger qui serait trouvé naviguant dans ces parages.

Elle devait payer à l'État 3 0/0 pour tout ce qu'elle enverrait dans l'Inde, à part les matières d'argent. Les marchandises qu'elle importerait en Hollande seraient, par contre, exemptes de tout droit.

Quant à l'administration ou régie, elle était composée de soixante directeurs répartis en diverses chambres. Vingt directeurs étaient attribués à la chambre d'Amsterdam qui participait à elle seule aux fonds pour moitié ; douze appartenaient à la chambre de Zélande, qui avait

1. *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669. (Arch. nat. K 1349, n° 132, f° 28 v°). D'autres auteurs donnent comme date le 10 mars 1602, mais, croyons-nous, fautivement. C'est, en tout cas, tout à fait à tort que cette union est placée en 1609 par le Délégué du Ministre du commerce de France, chargé en 1883 d'une mission ayant pour objet l'étude du régime commercial des colonies hollandaises. (V. le rapport de ce fonctionnaire au *Moniteur officiel du commerce* du 19 juillet 1883).

2. C. de Varigny, *L'Océanie moderne*. *Revue des Deux Mondes* du 1[er] sept. 1887, p. 188.

3. Castonnet des Fosses, *L'Inde avant Dupleix*, Paris, 1887, in-8°, p. 21.

souscrit un quart des actions. Les chambres de Delft et de Rotterdam, qui avaient fourni un huitième des fonds, devaient avoir, à elles deux, quatorze directeurs. Quatorze directeurs étaient également répartis entre les chambres de Hoorn et d'Enkhuisen, qui avaient versé le dernier huitième.

Entre ces soixante directeurs, dix-sept étaient chargés de la régie des envois et des retours des vaisseaux. La chambre d'Amsterdam en fournissait huit à elle seule ; celle de Zélande ou de Middelbourg quatre ; celles de Delft et de Rotterdam, deux ; celles de Horn et d'Enkhuisen, deux. Le dix-septième délégué devait être pris alternativement dans les autres provinces, non intéressées directement aux affaires de la Compagnie.

Chaque administrateur des chambres d'Amsterdam, de Zélande, de Delft et de Rotterdam devait posséder pour 6,000 florins d'actions de la Compagnie. Ceux des chambres de Hoorn et d'Enkhuisen devaient seulement justifier du pareil emploi de 3,000 florins.

Ces diverses chambres formaient comme autant de petites sociétés de commerce. Solidaires les uns envers les autres, leurs administrateurs n'étaient pas responsables envers les tiers.

Tout habitant des Pays-Bas était admis à faire partie de la Compagnie, qui était investie du droit de guerre et de paix, pouvait créer des colonies, construire des forts et battre monnaie à son coin. Les devoirs de la Compagnie envers la République se bornaient à un serment de fidélité et à l'attribution d'une part des bénéfices au Gouvernement, qui s'était réservé d'ailleurs la connaissance et l'examen de ses comptes.

A peine installée, la Compagnie forma des alliances avec les souverains de l'Inde, bâtit des forts et y plaça des gouverneurs. Les traités étaient faits au nom du Stathouder, les naturels ne pouvant comprendre l'expression : *les États Généraux*.

Dans les luttes que les Hollandais ont alors à soutenir aux Indes contre les forces espagnoles et portugaises, l'avantage leur demeure souvent. Wybrand Van Warwich, à la tête de vingt-quatre vaisseaux bien armés, répand dans les mers de l'Inde le nom et la gloire de la Compagnie.

Des comptoirs sont fondés à Java et aux Moluques. Le premier succès réel date de 1605 : c'est la date de la conquête, sur les Espagnols et les Portugais, du château d'Amboine et de la soumission d'une partie de l'île du même nom. Ce succès en amène d'autres. Ternate, Batjan sont pris.

Les autres îles Moluques tombent au pouvoir des Hollandais, qui, dès cette même année 1605, dépossèdent les Portugais du commerce de la muscade et de la girofle dont ils avaient eu jusque-là le monopole. Pour mieux s'assurer la récolte exclusive de ces précieuses denrées en réduisant les points où elles étaient cultivées, les Hollandais détruisirent les arbres à épices dans les îles Moluques, sauf dans les îles de Banda et d'Amboine.

Toute-puissante aux Indes[1], la compagnie hollandaise nomme le gouverneur général, les amiraux, les généraux qu'elle appelle à diriger ses vastes états. Elle a des princes pour tributaires ; elle fait la paix et la guerre, elle entretient des troupes réglées et possède une grande quantité de navires dont les uns couvrent les mers de l'Inde, et les autres reviennent en Hollande, porteurs des richesses de l'Orient. Elle avait dès lors 600 hommes de troupe, 11 forts armés de 128 canons, et 9 vaisseaux de guerre. C'est à cette même date que le premier gouverneur général, Pierre Both, est envoyé aux Indes, afin d'assurer, disent les États dans leur déclaration du 27 novembre

1. Nous renvoyons le lecteur curieux de plus de détails sur toutes ces matières à l'intéressant *Mémoire sur le commerce des Hollandais*, que nous avons déjà cité plus d'une fois. (Arch. nat., carton coté K 1349, n° 132).

1609, une bonne administration aux pays, forteresses et autres places occupés par la Compagnie[1].

La compagnie anglaise des Indes orientales vint bientôt faire concurrence dans ces régions lointaines à la compagnie hollandaise. La première rencontre eut lieu en 1610 à Java. Elle ouvre une série de guerres qui dureront longtemps et où les Hollandais auront d'abord l'avantage.

La politique coloniale de la Hollande était, à ce moment, toute commerciale. Pas de tentatives de colonisation véritable, pas d'envois d'ouvriers ou de pasteurs. Mais dès qu'un point avait été pris, un fort y était aussitôt construit, des magasins s'y installaient et la Compagnie y pouvait monopoliser le trafic de la région. Suivant la profonde remarque d'un fonctionnaire français du XVII[e] siècle, les Hollandais s'établissaient de préférence aux Indes sur les ruines des Européens, Espagnols ou Portugais, qui les avaient précédés, profitant ainsi, en même temps que de bâtiments et de constructions, des peines « qu'ils avaient « eues à apprivoiser les Indiens, à les dompter ou à leur « faire goûter le commerce[2]. »

Tout commerce étranger étant prohibé, tout navire étranger qui paraissait dans les mers était regardé comme ennemi et aussitôt saisi par les Hollandais. Ils s'emparèrent ainsi, dans les eaux de Java, d'un vaisseau de Saint-Malo, mais sur les vives instances du gouvernement de Louis XIV ils durent en rembourser aux intéressés la valeur fixée à 550,000 livres.

Parmi les princes les plus puissants de la Malaisie se

1. V. dans le *Journal officiel* du 8 octobre 1882, l'article intitulé : Les Indes orientales hollandaises.

2. Arch. nat., *Mémoire sur le commerce des Hollandais jusqu'en 1669* (K 1349, n° 132, f° 34 v°). Sur l'établissement des Hollandais aux Indes orientales (1595-1609), V. l'étude de V. Brants (*Revue catholique*, Louvain, 1884), et sur leur installation dans l'île de Java, v. les recherches de M. Van Deventer, dont l'achèvement a été annoncé en 1888 (Cf. la *Revue historique*, t. XXXVI, p. 470).

trouvait l'empereur de Jacatra. Il se montrait hostile aux Hollandais, et l'influence anglaise n'était pas étrangère à l'attitude prise par ce prince à leur égard. Jan Pieterz Koen, le troisième gouverneur de la compagnie hollandaise (les deux premiers avaient été Pierre Both et Gérard Reynst) entreprit une campagne vigoureuse contre l'empereur et parvint à s'emparer de sa capitale. C'est sur les ruines de Jacatra (que divers auteurs appellent aussi Jacalatra et d'autres nomment Kalappa), que Koen fonde alors la ville de Batavia.

On n'est pas d'accord sur la date de la fondation de cette fameuse cité, si longtemps sans rivale dans l'Inde et pour laquelle les Néerlandais montrent encore aujourd'hui une grande admiration. Les uns la placent en 1609, les autres 1615. La vérité est, croyons-nous, qu'il fut créé là, dès l'année 1611, une factorerie et un fort ; et que c'est seulement en 1619[1] qu'on construisit la ville de Batavia. La nouvelle ville eut d'heureuses destinées et un prompt accroissement, puisque moins d'un siècle après sa création elle comptait, dit-on, cent cinquante mille habitants.

A la fondation de Batavia commence la période la plus brillante de l'histoire de la Compagnie. De 1616 à 1626, Koen, Maetsuycker ou Maat-Zuiker, Van Diemen, découvrent la Nouvelle-Hollande, le Carpentar-Land au sud de la Nouvelle-Guinée, la terre de Van Diemen et la Nouvelle-Zélande.

La Compagnie installe tour à tour des comptoirs dans toute la contrée, dans les îles de Banda et d'Amboine[2],

1. « Tradita est Nostris d. 30 maji a. 1619, nomineque Bataviae ei imposito, « Societatis imperii sedes hic constituta est ». (D. W. J. C. Van Lijnden, *Dissertatio de commercio societatis Indiae orientalis* ; Schoonhoviae, 1839, in-8, p. 26).— Nous devons la connaissance de cette estimable étude à une bienveillante communication de M. Dareste, membre de l Institut.

2. Sur les premiers établissements de la Compagnie hollandaise des Indes orientales dans les îles du groupe de Banda, voy. le livre de M. Van der Chys, écrit à l'aide des archives du Gouvernement conservées à Batavia (indication donnée par la chronique de la *Revue historique* de mars-avril 1887, p. 464).

sur la côte occidentale de Sumatra, enfin, en vertu du traité qu'elle signe avec le roi du pays le 18 novembre 1667, à Macassar.

En 1640[1], la prise de Malacca livre aux Hollandais la plus grande île des Moluques et la place la plus importante des Portugais après Goa. La même année voit la prise des forts de Galle et de Colombo, les deux places fortes des Portugais dans l'île de Ceylan. Les Hollandais deviennent par là maîtres du détroit entre l'île de Ceylan et le cap Comorin, installent des comptoirs sur les côtes de Coromandel et de Malabar, et se trouvent mettre ainsi la main sur le commerce de la cannelle dans tout l'archipel de la Sonde jusqu'à la Chine et au Japon. La conquête des îles Moluques leur avait déjà donné la muscade et la girofle. Les Hollandais ont désormais le monopole des épices et ils le conserveront, à peu de chose près, jusqu'au milieu du XVIII[e] siècle. Le grand empire des Indes néerlandaises est définitivement fondé, et « resplendit comme une éme-« raude autour de l'Équateur[2] ».

En 1611, les Hollandais avaient fait leur première apparition au Japon. Des accusations calomnieuses les y avaient précédés. Quand les Japonais eurent reconnu la fausseté des dires des Portugais, ils préférèrent bientôt les nouveaux venus à leurs rivaux et concédèrent, dès 1616, le commerce exclusif de leur île aux Hollandais.

Ce n'est qu'en 1656 que des relations s'établirent entre l'empire du Milieu et la compagnie hollandaise. Les marchands chinois apportèrent à Batavia leurs produits, et la vente du thé y prit bientôt une grande extension.

Peu auparavant s'était faite la conquête du Cap. En 1652, s'il faut en croire Levaillant, le chirurgien Riébeck, qui revenait de l'Inde à Amsterdam, ouvrit les yeux des directeurs

1. En 1641, d'après D. W. J. C. Van Lijnden, *op. cit.*, p. 25.

2. Busken Huet, *Het land van Rembrand*, Haarlem, 1882-84 (cité d'après l'analyse de la *Revue historique* de janvier-février 1886).

de la Compagnie sur l'importance et l'intérêt qu'offrirait un établissement au cap de Bonne-Espérance. Les vaisseaux allant aux Indes ou en revenant trouveraient là, affirmait-il, un excellent point de relâche au milieu d'une longue traversée.

Depuis qu'il avait été découvert par Barthélemy Diaz en septembre 1486 et doublé par Vasco de Gama en 1497, le Cap était devenu le centre de ravitaillement des navires allant d'Europe aux Indes. Les Portugais avaient tenté vainement d'y établir une colonie ; et en 1620, deux navires de la compagnie anglaise des Indes orientales en avaient également pris possession, sans qu'aucun établissement eût suivi cette occupation.

La proposition de Riébeck était donc présentée en temps opportun. Tant de bonnes raisons l'appuyaient que les directeurs chargèrent Riébeck d'aller installer lui-même la future colonie. La fondation réussit heureusement. Le Cap, stérile jusqu'alors, commença à produire du froment, des fruits et du vin. Les voyages de Levaillant en Afrique nous montrent quelle était, à l'entendre, à la fin du siècle dernier, la politique cruelle suivie par les Hollandais, l'extermination progressive des premiers habitants, l'empressement sordide des employés de la Compagnie à faire rapidement fortune aux dépens des malheureux Hottentots.

« Qu'est-ce qu'un gouverneur ? » dit à ce propos Levaillant, « un être apathique, indolent sur le bien général, qui n'est « stimulé et n'a d'énergie que pour sa fortune particulière ; « consentant à s'expatrier pour un temps, il a mis *in petto,* « pour premier article de son marché, que, comme il doit « faire une fortune rapide, tous les moyens de se la pro- « curer sont bons et licites. Il part, il arrive ; il les trouve « à sa portée, les saisit, s'en retourne dans sa patrie, « insulte ses concitoyens par un faste insolent, et n'a « garde, sans doute, d'ouvrir les yeux de ses maîtres sur « ces redressements et ces opérations qui feraient en peu « de temps la prospérité d'une nombreuse colonie. Un

« successeur le remplace qui s'enrichit à son tour, et le « citron est ainsi cent fois exprimé[1]. »

Poursuivant ses reproches, le célèbre mais trop suspect voyageur ajoutait que les colonies étaient comme ces voitures publiques qui circulent en Europe traînant marchandises et voyageurs. Pourvu que les marchandises arrivent à bon port, les entrepreneurs s'inquiètent peu des bras et des jambes abîmés.

Les marchandises arrivaient à bon port, les retours étaient abondants, la Compagnie ne se souciait pas du reste. La prospérité de ses affaires se traduisait chaque année par d'importants dividendes à distribuer aux actionnaires. Que pouvait-on désirer de plus à Amsterdam ou à la Haye ?

Les bénéfices furent surtout grands à l'origine. Dès 1605, une répartition de 15 0/0 était faite au profit de chaque actionnaire. Elle montait en 1606 à 75 0/0 et restait jusqu'en 1661 au taux moyen de 25 à 30 0/0. Quelques années, pourtant, demeuraient stériles. De 1611 à 1634, il y en eut treize sans dividendes[2]. Mais une autre année ramenait avec elle la fortune. La valeur nominale des actions, qui était de 3,000 florins, subissait des fluctuations semblables et s'élevait jusqu'à 18,000 florins.

A partir de 1661, la concurrence faite à la compagnie hollandaise des Indes orientales par les autres compagnies similaires qui s'étaient fondées en Europe vint un peu réduire cette grande prospérité.

Pour mesurer les développements acquis jusqu'alors par la Compagnie, il suffit de rappeler que, dès 1613[3], le fonds social s'était presque triplé. Le premier bilan officiel, dressé en 1623, accuse un profit net de 29 millions de flo-

1. Levaillant, *Premier voyage en Afrique*, Paris, 1819, in-8°, t. I, p. 196-197.

2. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, 4e édit., p. 64.

3. A. de Wicquefort, *Histoire des provinces unies des Pays-Bas*, Amsterdam, t. I, p. 31.

rins. Les dépenses des établissements des Indes ne dépassaient pas alors 2 millions par an. Les actions se cotaient, à ce moment, à des prix exagérés.

Les États Généraux des Pays-Bas profitèrent de la situation brillante où ils voyaient la Compagnie pour se montrer plus difficiles envers elle lors du renouvellement de son privilège. En 1621, ils augmentèrent la redevance de 150,000 florins payée depuis sa création par la Compagnie. En 1647, ils la portèrent à un million et demi de florins. Ils n'accordèrent, enfin, le 10 juillet 1667, le renouvellement du privilège que moyennant la cession à l'Etat de vingt bâtiments de guerre et l'établissement d'un droit annuel de 16,000 florins sur le produit des douanes de l'Inde.

La Compagnie n'en était pas quitte pour cela de nouvelles exigences lors de la prochaine expiration de l'octroi. Elle eut ainsi à payer en 1696 trois millions de florins pour le renouvellement de sa charte. Elle n'obtint en 1700 de remplacer par un abonnement annuel les droits qu'elle payait pour les marchandises qu'elle importait ou qu'elle exportait qu'en élevant le montant de cet abonnement à 364,000 florins.

Malgré toutes ces concessions, tous ces sacrifices, la Compagnie n'obtenait chaque fois qu'à grand'peine le renouvellement de son monopole. De nombreux envieux relevaient avec soin tous les griefs qui lui étaient imputables et partaient de là pour réclamer sa suppression. Les provinces n'ayant pas de part aux affaires de la Compagnie étaient naturellement à la tête des mécontents.

Qu'on ne s'y méprenne pas, ce n'était pas contre le monopole que ces plaintes s'élevaient. Le monopole alors n'était pas fait pour choquer. C'était l'administration de la Compagnie que l'on attaquait. On traitait les directeurs d'accapareurs, de tyrans. On leur reprochait de vendre les produits des Indes *de gré à gré*, et de remplacer par de pareils compromis les ventes publiques aux enchères pres-

crites par les règlements. Ils amènent, disait-on, des hausses fictives en gardant trop longtemps les marchandises en magasin. Quelquefois, ils ne font pas telle répartition qu'ils seraient en mesure de faire pour avilir le cours des actions et s'en procurer de la sorte à bas prix; puis, ils en font remonter le cours et s'en débarrassent ensuite avec de grands bénéfices.

En présence de tels reproches, les États introduisirent peu à peu dans la charte de la Compagnie des prescriptions plus sévères. Deux parents ne purent siéger comme administrateurs dans la même Chambre. Aucun achat, aucune vente ne purent plus être faits sans une adjudication publique. Le bilan collectif des opérations de la Compagnie dut être présenté tous les quatre ans aux États Généraux.

Tant de concessions, tant de réformes désarmèrent enfin l'opposition des mécontents et firent taire les critiques, au moins pour un certain temps.

Ce n'était pas d'ailleurs le monopole de la Compagnie, nous l'avons dit déjà, qui se trouvait en jeu. Si l'illustre Grotius, dans son célèbre écrit *Mare liberum*, attaquait le monopole de l'Espagne et du Portugal et y voyait si justement la ruine de tout commerce maritime et le renchérissement général des denrées étrangères, il n'avait garde d'étendre, comme la logique l'eût voulu, les mêmes critiques aux privilèges commerciaux de la compagnie hollandaise. Grotius n'avait d'autre but, il faut le reconnaître, lorsqu'il attaquait les monopoles étrangers que de sauver d'une concurrence dangereuse le monopole national.

C'est que tout alors en Europe n'était, répétons-le, que privilèges et monopoles, et les esprits les plus éclairés n'auraient pas compris qu'on traitât autrement les opérations du grand commerce qu'en les confiant à une compagnie exclusive.

Les reproches élevés contre la Compagnie étaient surtout dirigés contre l'administration de ses directeurs. C'est

avec raison qu'on relevait l'imprévoyance dont témoignait leur conduite. Le conseil d'administration de la Compagnie n'avait pas, en effet, de fonds de réserve. Un auteur estimé, Jean de Muller, dit bien[1] que la Compagnie avait deux millions de florins de bénéfice annuel, *qu'elle mettait 225,000 florins en réserve* et qu'elle distribuait le reste à ses actionnaires ; mais si la Compagnie a jamais agi de la sorte, à une époque que ne précise pas, d'ailleurs, l'historien suisse, nous pouvons affirmer qu'elle ne suivit pas longtemps d'aussi judicieux procédés. Elle ne tarda pas, en effet, à s'endetter.

Dès 1669, la puissante Compagnie, dont on évaluait les importations en Europe à dix ou douze millions, les navires de commerce à 150, les vaisseaux de guerre à 40 ou 50, l'armée à 10,000 hommes, qui distribuait l'année suivante, au grand déplaisir de Colbert[2], 40 0/0 à ses actionnaires, était déjà grevée de lourds emprunts. Elle avait un grand crédit, mais elle en usait trop largement. En 1698, elle avait plus de onze millions de florins de billets en circulation. Il est juste d'ajouter que son actif était à la même date estimé valoir environ cinquante et un millions de florins. Mais le moment n'était pas loin où les emprunts s'étendant toujours, les excédents de recettes allaient aller en diminuant.

L'empire de la grande Compagnie était, d'ailleurs, énorme, et les parts d'action étaient encore de 1718 à 1720 disputées à un taux décuple du capital nominal.

En 1726, il n'y avait plus qu'un million de florins d'excédent de l'actif sur le passif, et bientôt le passif dépassa l'actif[3].

1. *Histoire universelle*, traduction de Hess, Paris, 1835, in-8°, t. IV, p. 408.
2. P. Clément, *Histoire de Colbert*, 2e édition, T. I, p. 341.
3. Quelques années auparavant, une compagnie de commerce s'était établie dans les Pays-Bas autrichiens sous le nom de compagnie d'Ostende, à la création de laquelle la compagnie hollandaise des Indes orientales s'était opposée de toutes ses forces. On verra, à l'article de cette compagnie, comment elle succomba enfin devant

Dès lors, ce ne fut plus qu'un déficit constamment accru par l'extension exagérée donnée à la souveraineté territoriale, souveraineté entraînant sans cesse l'augmentation des garnisons et des forts.

De plus, tous les employés trafiquaient pour leur compte, et prélevaient à leur profit la meilleure part des bénéfices de la Compagnie. Ce dernier abus a toujours été plus ou moins applicable aux grandes compagnies des Indes ; mais il ne s'est montré nulle part aussi criant qu'aux Indes hollandaises. Tous les officiers et les agents de la Compagnie s'enrichissaient à ses dépens dans l'Inde. Quant aux fonctionnaires résidant en Europe, ils ne se montraient pas moins avides. Trop souvent les directeurs protégeaient ces malversations par intérêt personnel.

Bien que les règlements prescrivissent de faire le choix des directeurs parmi les négociants n'occupant aucun emploi dans le Gouvernement, les magistrats des villes briguaient à l'envi ces positions. Des vingt places dont la ville d'Amsterdam disposait au sein du conseil supérieur de la Compagnie, les magistrats de la ville en avaient su occuper douze, au moins au début du XVIII[e] siècle, et leur inexpérience commerciale comme leurs occupations personnelles ne leur permettaient de concourir que d'une façon peu utile à l'administration des intérêts qui leur étaient confiés. « Comme ils ont d'ailleurs des affaires capables « de les occuper, écrit Don J. de Ustariz[1], ils ne peuvent « apporter leurs soins à celles de la Compagnie. »

Dans de telles conditions, les affaires ne pouvaient suivre une marche satisfaisante. Malgré l'importance de ses retours, des embarras financiers et politiques ne tardèrent pas à entraver la Compagnie dans toutes ses opérations ;

les efforts de ses ennemis et notamment de la compagnie hollandaise. (V. Barbeyrac, *Défense du droit de la compagnie hollandaise des Indes orientales contre les prétentions des Pays-Bas autrichiens*, La Haye, 1725, in-4°).

1. *Théorie et pratique de commerce et de marine*, p. 125.

ils avaient pour cause principale la prédominance accordée au monopole des épices[1].

En 1741, le baron d'Imhoff, gouverneur général de Batavia, adressa aux directeurs de la Compagnie d'intéressantes considérations sur l'état général des affaires[2]. Parmi les vices d'organisation que relève ce haut personnage, nous remarquons surtout le manque d'honnêteté des employés, le relâchement de leur zèle.

Il déplore aussi la trop grande étendue des possessions, fatale à l'extension des affaires, ruineuse par les frais qu'elle détermine et par les guerres trop fréquentes qu'elle motive. Il signale encore, comme une des causes les plus certaines de l'état peu satisfaisant des affaires, l'avilissement des produits de l'Inde dû à leur abondance excessive en Europe.

A Surate, à Moka, en Perse, sur les côtes de Malabar et de Coromandel, ajoute le baron d'Imhoff, la Compagnie est battue par les compagnies anglaise et française et elle doit renoncer à lutter avec elles. Elle conserve encore, dit-il, le monopole du principal commerce de l'archipel Malais, de la muscade, de la girofle, de la cannelle, et seule aussi elle a le privilège de trafiquer au Japon. On sait que ce dernier pays était alors un centre important de production du cuivre.

Ce métal, ces épices constituaient, à ce moment, à peu de choses près, la seule source des bénéfices de la Compagnie.

M. d'Imhoff ajoutait que pour remédier au fâcheux état de la Compagnie, il fallait faire du commerce de la Chine et de l'Inde un commerce libre et ouvert, mais il avait soin de réserver en même temps à l'association le commerce

1. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., 4e édit., p. 72.

2. Elles sont insérées dans l'ouvrage d'Accarias de Sérionne, *Histoire du commerce de Hollande*, Amsterdam, 1768, 3 vol. in-12.

exclusif des épices, par une inconséquence qui nous paraît singulière, et qui était alors fort ordinaire.

A la suite du rapport du gouverneur de Batavia, furent rendus les règlements de juillet 1742 et de juin 1743, dans lesquels les directeurs cherchaient à remédier aux maux qui venaient de leur être révélés.

La situation de la Hollande, au point de vue de la navigation maritime, avait, au reste, singulièrement perdu, à ce moment, de son importance ancienne. Le Gouvernement, qui comptait, en 1671, 151 vaisseaux de guerre, n'en avait plus que 42 seulement en 1740[1].

En 1748, de plus graves modifications furent apportées à la charte constitutionnelle qui vint renouveler, suivant l'usage, le privilège de la Compagnie. Le prince héritier du trône fut institué gouverneur général et directeur en chef de la Compagnie. Les grandes charges étaient en même temps fixées à demeure entre les mêmes mains et devenaient presque héréditaires. Les sommes à percevoir annuellement par l'État furent alors portées à 1,250,000 florins, tant en espèces qu'en matières, et à un droit de douanes de 400,000 florins. Une part de 3 0/0 sur les bénéfices devait, en outre, être versée à l'État par la Compagnie.

Mais ces nouveaux règlements, ces modifications dans la charte ne pouvaient suffire à débarrasser la Compagnie de sa terrible rivale d'Angleterre.

Les deux compagnies n'en étaient plus, en effet, aux rapports amicaux consacrés par le traité du 2 juin 1619[2], en vertu duquel chacune d'elles devait avoir un résident dans le pays voisin : la compagnie hollandaise, un résident à Londres ; la compagnie anglaise, un en Hollande. Elles

1. Castonnet des Fosses, *La rivalité de Dupleix et de La Bourdonnaye*, Paris, 1888, in-8°, p. 14.

2. *Recueil général des Traités* (Amsterdam, 1700, 4 vol. in-fol.), t. III, p. 153b.

avaient oublié depuis longtemps ce traité, ainsi que les conventions postérieures du 30 août 1654[1] et du 8 mars 1675[2].

Après avoir écrasé les Pays-Bas en Europe, l'Angleterre les avait attaqués aux Indes et elle leur enlevait une à une leurs plus belles possessions. La compagnie anglaise des Indes orientales s'établit ainsi peu à peu dans leurs principaux comptoirs sur lesquels elle mit la main. Elle s'installa, au milieu du XVIII[e] siècle, dans l'île de Sumatra et chassa de Baros, vers 1750, la compagnie hollandaise. « Loin de suivre le système de sa rivale[3], la compagnie « anglaise laissa, au contraire, une liberté absolue au « commerce. Elle ne se réserva que le monopole du poivre, « du fer, du cuivre et du sel. Aussi les commerçants an- « glais faisaient une concurrence redoutable à la compagnie « hollandaise »[4].

Les Anglais agissaient, en somme, envers les Hollandais, comme ceux-ci s'étaient conduits jadis à l'égard des Portugais et des Espagnols.

La guerre de 1780 porta un coup fatal à la puissance néerlandaise[5].

Les Anglais s'emparèrent facilement des derniers établissements que la compagnie hollandaise possédait sur la côte de Sumatra. S'ils restituèrent la plupart de ces conquêtes à la paix de 1783, ils surent en garder une partie

1. *Recueil général des Traités*, t. III, p. 659[a] et 663[b].

2. *Recueil général des Traités*, t. IV, p. 351[b].

3. La Compagnie hollandaise s'était réservé le monopole des étoffes à l'usage des indigènes, de l'opium, des fils du sucre, du café, de l'arack, du blé, des épices, du fer, de l'acier, du cuivre, de l'or, de l'ambre jaune, du camphre, des qualités supérieures du benjoin, etc.

4. Comte de Pina, *Deux ans aux îles de la Sonde*, p. 127.

5. « Majoris prosperitatis, quâ per breve spatium ante bellum Anglicum gavisi « sumus, idem bellum, anno 1780 nobis illatum, finem fecit, et sequens, quod « nobis ab eodem populo bellum suscitatum est, toti fere mercaturae nostrae « ruinam paravit. » (D. W. J. C. Van Lijnden, *Dissertatio de commercio Societatis Indiae orientalis*, p. 174).

et notamment le comptoir de Nagapatam, au sud de Pondichéry. La Hollande dut garantir, en outre, aux Anglais la libre navigation des mers de l'Inde. Le traité fut signé le 20 mai 1784.

La Compagnie, qui avait été jusqu'alors une source de revenus pour l'État, devint pour lui, de 1781 à 1790, une occasion de dépenses. La subvention qu'elle reçut pendant cette période monte à 68 millions de florins. La décadence de la Compagnie ne s'en accentue pas moins. Les intérêts individuels prévalent de plus en plus sur ceux de l'administration ; administrateurs et employés n'ont en tête d'autre pensée que de faire une rapide fortune[1].

En 1784, la Compagnie avait une dette s'élevant à 85 millions de florins, et les marchandises en magasin n'étaient pas estimées valoir plus de 20 millions.

En 1791, les dettes montaient à 95 millions. En somme, la situation était désastreuse, et l'un des plus habiles directeurs de la Compagnie la représentait alors, avec raison, comme un corps épuisé, ne se soutenant que par des cordiaux, comme un vaisseau dont les pompes seules retardent la submersion.

La constitution de la République batave réunit en 1798 à la Hollande les dernières possessions de la Compagnie. Les principales étaient Java, Palembang et Bandjermassin. Les autres étaient entre les mains des Anglais.

L'état financier de la Compagnie, au moment de sa dissolution, était fort précaire. Les comptes du 31 mai 1794 l'établissent ainsi qu'il suit : l'actif était de 15,287,832 florins ; le passif de 127,553,280 florins[2]. Soit une dette de 112,265,448 florins.

Quand les Français eurent expulsé de Hollande le Sta-

1. On trouvera d'intéressants détails sur les concussions des plus hauts fonctionnaires de la compagnie hollandaise des Indes orientales dans les *Mémoires du général Dirk van Hogendorp, comte de l'Empire* (La Haye et Paris, 1888, in-8°).

2. P. Leroy-Beaulieu *De la colonisation*, 4e édit., p. 74-75.

thouder. un zèle peu désintéressé pour ses intérêts fit prendre en main sa cause par les Anglais. C'est dans l'Inde hollandaise que leur bonne volonté se manifesta tout d'abord. Les possessions néerlandaises, Ceylan, Sumatra, Bornéo, le Bengale et les Moluques, furent mises sous séquestre par les Anglais, au nom du Stathouder, et ils les administrèrent en cette qualité jusqu'à la chute de Napoléon[1].

Les traités de 1814 déterminèrent le mode de restitution à la Hollande de ses colonies de l'Inde ; mais ce fut seulement en 1819[2] que les Anglais les lui rendirent, non sans avoir retiré de grands profits de leur garde. Certaines colonies restèrent même alors entre les mains des Anglais. Le Cap, par exemple, l'une des plus importantes, qui était tombée en leur pouvoir en 1796, trois ans après le renversement par les Boërs de l'autorité hollandaise, leur fut maintenue par les traités.

Vers 1824, la *Société du commerce néerlandais* fut établie, sur les ruines de l'ancienne Compagnie, pour l'exploitation des Indes orientales. La direction générale de la nouvelle association se trouvait d'abord à la Haye, puis elle fut transférée à Amsterdam. Le fonds social était de 24 millions de florins. Un intendant principal était en résidence à Batavia ; des sous-intendants étaient répartis entre les autres possessions.

Le commerce du thé fut, en outre, organisé à part, à Amsterdam et à Rotterdam, par des associations de négociants connus sous le nom de directeurs des magasins, *Packhuis-Meesteren*, qui remplacèrent pour cet article important la ci-devant compagnie des Indes.

1. De 1808 à 1811, l'Inde hollandaise paraît avoir encore été administrée par un hollandais, le général H. W. Daendels ; mais à partir de 1811, elle passa complètement sous la main du gouvernement anglais. (V. sur Daendels l'étude de M. J. Mendels, *Historische Zeitschrift*, 1891, Bd. XXXI, Heft 3.)

2. Comte de Pina, *Deux ans aux îles de la Sonde ou voyage au pays des épices*, Paris, 1 vol. in-12, p. 128.

Nous n'avons pas à résumer ici les diverses vicissitudes de l'administration des Indes néerlandaises depuis la fin de l'ancienne Compagnie jusqu'à nos jours, et les actes, si souvent en désaccord les uns avec les autres, des gouverneurs généraux Van der Capellen, Van der Bosch, etc., actes inspirés trop fréquemment par des théories ou des préjugés exclusifs.

Aujourd'hui, l'administration royale gère les colonies hollandaises, et en particulier celle de Java, par l'entremise d'un haut fonctionnaire investi du titre de gouverneur général des Indes. Les abus qu'on déplorait au siècle dernier ont à peu près complètement disparu, et on calcule que les ressources fournies annuellement par les Indes néerlandaises suffisent à payer les intérêts de la dette nationale.

Les principales colonies sont les îles de Sumatra, de Java et de Madoera, l'archipel de Bintang ou Riouw, le groupe de Banka et Billiton, l'île de Bornéo, au moins en partie, l'archipel des Célèbes, l'île d'Amboine et l'archipel des Moluques, les îles de la Papouasie, où vivent ces êtres primitifs, derniers débris d'une antique race d'hommes, et la région occidentale de la Nouvelle-Guinée[1].

Si la Hollande retire habituellement d'importants profits de ses possessions des Indes, elle doit cependant s'attendre, de temps à autre, aux frais imprévus qu'occasionne parfois quelque événement exceptionnel. Nous faisons en ce moment allusion, il est à peine besoin de le dire, aux énormes dépenses et aux sacrifices plus pénibles encore que la récente guerre d'Atjeh a imposées au gouvernement des Pays-Bas et dont le souvenir est encore si vif en Hollande[2].

1. V. Jooris, *Aperçu politique et économique sur les colonies néerlandaises aux Indes orientales*, Bruxelles, 1885, in-8°.

2. De 1874 à 1878 la guerre d'Atchin (ou Atjeh) a coûté à la Hollande en moyenne 5,500 hommes par an, dont 2,700 Européens ; et au total 27,555

Nous avons résumé à grands traits l'histoire de la compagnie hollandaise des Indes orientales. Revenons, un instant, sur l'organisation dont elle était dotée.

Le conseil ou la chambre des dix-sept directeurs centralisait, nous l'avons dit plus haut, tous les pouvoirs ; de lui relevait le gouverneur général des possessions de la Compagnie. Il convient d'ajouter ici qu'outre le conseil des dix-sept, il existait à la Haye un comité spécial composé de dix directeurs et appelé *Besogne de la Haye*. Ce comité était chargé de la correspondance générale et préparait les affaires à soumettre à la décision du Conseil central.

Les chambres des provinces avaient, quant à elles, des attributions toutes commerciales et administratives, dont elles ne pouvaient aucunement s'écarter. Si elles armaient des bâtiments, elles ne devaient en armer que le nombre fixé par le conseil des dix-sept. Elles ne pouvaient recevoir de chargements que par la même entremise. Toutes les denrées, sauf les noix de muscade et les clous de girofle cotés à prix fixe, devaient être vendues à Amsterdam, ce qui donnait forcément plus d'importance à la chambre installée dans cette ville. La valeur des produits réalisés dans ces ventes était de 12 à 20 millions de florins par an.

Les *actions*[1] étaient de 3,000 florins. Ceux qui possédaient dix actions étaient qualifiés de principaux participants et ils étaient seuls éligibles comme administrateurs. Les bénéfices étaient divisés en 2,100 parts. On ajouta, plus tard, trente autres parts qui furent attribuées en pur don au Stathouder.

Les opérations de commerce comprenaient : 1° le grand

hommes, dont 13.665 Européens. Cf. le *Journal Officiel*, du 8 octobre 1882. Les Indes orientales hollandaises.

1. V. sur les actions de la Compagnie au XVIIe siècle, le *Mémoire concernant le commerce des Hollandais*. (Arch. nat., cart. K 1349, no 132, fo 73 et suiv.).

commerce entre l'Europe et l'Asie, monopolisé entre les mains de la Compagnie;

2° Le cabotage des côtes de l'Asie, ou cabotage *d'Inde en Inde,* comme on disait au siècle dernier, que la Compagnie laissait faire à qui voulait, moyennant une permission dont elle fixait le taux.

Ces opérations de commerce produisaient à la Compagnie de grands profits. Batavia était aux Indes l'entrepôt forcé de toutes les denrées, à l'importation et à l'exportation, comme Amsterdam était le rendez-vous obligé de tous les vaisseaux revenant des Indes en Europe. C'est de là que les armateurs néerlandais inondaient l'Europe des produits de la Compagnie : riz, sucre et café de Java, poivre de Sumatra et de Bornéo, cannelle et perles de Ceylan, nids d'hirondelle des îles Célèbes, or et bois durs de Sumatra, soies de la Chine, du Bengale, de la Perse et du Tonkin, *chites* ou toiles peintes de la côte de Coromandel et du Bengale, cuivre du Japon, étain et plomb de Siam, salpêtre, pierres fines et porcelaines de la Chine et du Japon.

Les ports de France étaient remplis de ces précieux objets. Nos négociants et armateurs ne pouvaient se dispenser de recourir aux denrées et épices de la compagnie hollandaise. Il ne partait pas un navire pour la traite des nègres (c'est généralement du port de Rouen que se faisait le plus grand nombre de ces départs), sans qu'il eût une pacotille en bonne partie composée de marchandises de provenance hollandaise.

Aujourd'hui, c'est de Hollande ou d'Angleterre que le cuivre s'importe aux îles néerlandaises; mais le café des Iles, la cannelle, l'étain des îles de Banka et de Billiton, le poivre de Sumatra et des Moluques, sont restés l'apanage des colonies hollandaises.

Aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, tous ces produits étaient payés aux indigènes moitié en argent, moitié en opium et en étoffes d'Europe. D'ailleurs, il n'y avait guère que le poivre, le salpêtre et la soie dont la Compagnie pût mettre

en vente, chaque année, une quantité raisonnable. Les autres produits ne constituaient, année commune, qu'une cargaison d'une valeur approximative de 300,000 livres. La Compagnie, qui ne laissait rien percer en Hollande de ses agissements aux Indes (de peur d'intervention du Gouvernement dans la fixation du taux des produits), prévenait les excédants de récolte d'une manière barbare, et qui a été souvent flétrie, en en détruisant elle-même une partie. Elle évitait ainsi la dépréciation qu'eût évidemment jetée sur le marché d'Amsterdam une trop grande abondance des épices et des denrées.

D'ordinaire, il se faisait deux à trois expéditions par an de Hollande aux colonies, et réciproquement.

Les bâtiments partaient pour une campagne de trois ans ; ils ne mettaient pas moins de six mois pour l'aller et autant pour le retour. Ils employaient le reste de leur séjour à la mer au grand cabotage d'Inde en Inde. Le premier convoi des Indes partait de Batavia à la fin de novembre ou au commencement de décembre. Le deuxième convoi levait l'ancre six semaines après.

Ces vaisseaux arrivaient à Amsterdam au mois de juillet ou d'août de l'année suivante, après une relâche de cinq à six semaines au cap de Bonne-Espérance.

La colonie du Cap, dont nous avons dit plus haut la fondation, n'avait guère d'autre utilité pour la Hollande que de fournir un point de ravitaillement aux flottes de l'Inde. En elle-même, elle était, en effet, une cause de soucis plutôt que de bénéfices.

C'était la seule terre où la compagnie hollandaise eût établi une véritable colonie de peuplement et introduit des colons aptes à la culture. Partout ailleurs, elle s'était contentée d'installer des comptoirs et de bâtir des forts, satisfaite de voir les uns garnis de trafiquants et les autres de soldats, et préoccupée uniquement de se réserver le monopole de ces marchés lointains. La Compagnie, qui ne comprenait jusque-là que des colonies d'exploitation,

avait fait au Cap une exception à ses principes. Elle n'eut guère à s'en féliciter. Les colons y étaient presque toujours en guerre avec les employés de la Compagnie ; ils ne s'entendaient avec ceux-ci que pour maltraiter les Hottentots ou pour échapper aux prescriptions prises en matière de douanes par le conseil d'Amsterdam. C'est ainsi que, sous le couvert des employés, les colons se livraient au trafic des marchandises dont la Compagnie s'était réservé le monopole. Il n'y avait guère que le commerce des bestiaux dont la Compagnie sût se maintenir le privilège exclusif. Sous les peines les plus rigoureuses, nul colon ne pouvait vendre de bétail aux sauvages[1].

Il nous reste à rappeler quels gouvernements formaient, sous l'autorité du gouverneur général résidant à Batavia, les diverses possessions des Indes. Ils étaient au nombre de huit et portaient les noms de gouvernements d'Amboine, de Banda, de Ternate, de Macassar, de Malacca, de Ceylan, du cap de Bonne-Espérance et de Java.

La Compagnie avait, en outre, des directeurs pour la représenter à la côte de Coromandel, au Bengale, à Surate et à Gomron (ou Bandar-Abbas), en Perse. Dans ce dernier comptoir, les directeurs n'avaient à payer au roi de Perse aucun droit d'entrée ou de sortie. Ils étaient tenus seulement de prendre chaque année à Gomron, à prix réglé d'avance, une certaine quantité de balles de soie.

A Siam, se trouvait encore un comptoir d'où dépendaient d'autres établissements, auxquels faisait certainement allusion en 1881, à la Chambre des députés, M. Antonin Proust, rapporteur de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant ouverture de crédits supplémentaires au Ministre de la marine et des colonies, dans ces

1. Levaillant, *Second voyage en Afrique*, Paris, 1803, t. II, p. 18.

quelques lignes[1] : « Il ne paraît pas douteux que les comp-
« toirs des Hollandais aient été, de 1637 à 1700, très pros-
« pères aux embouchures du fleuve Rouge. Y avait-il
« communication entre le Yu-nan et ces comptoirs? Les
« archives de l'ancienne compagnie hollandaise des Indes
« sont muettes sur ce point. Il n'est fait mention que du
« navire Ryp, ayant 13 pieds de tirant d'eau, et qui serait
« remonté jusqu'à Ha-noï en 1638 pour y rencontrer les
« jonques. »

Les exigences du plan que nous avons dû adopter pour la présente étude nous forcent de terminer ici cet exposé de l'histoire et de l'organisation de la grande compagnie hollandaise.

Les documents conservés dans les archives spéciales de la Haye, les nombreux récits de voyages publiés par d'anciens directeurs de la Compagnie, les journaux d'expédition aux Indes orientales conservés à la Bibliothèque nationale de Paris[2], nous fourniraient facilement les éléments de nombreux renseignements supplémentaires.

1. *Chambre des députés*, séance du 4 avril 1881. (*Journal Officiel* du 14 avril 1881, *Chambre*, p. 477). Les crédits en question étaient demandés, on se le rappelle, pour renforcer nos forces navales au Tonkin.

2. V. G. Huet, *Catalogue des mss. néerlandais de la Bibliothèque nationale*, Paris, 1886, in-8, nº 17 du catalogue, etc.

CHAPITRE III.

AMÉRIQUE.

Compagnies formées en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Amérique.

---

§ 1. Compagnie des Indes occidentales.

Première compagnie des Indes occidentales; sa fondation (1617-1621), son but, ses premiers succès, ses revers. — Seconde compagnie, créée en 1674. — Troisième compagnie, constituée en 1790.

La compagnie hollandaise des Indes orientales existait déjà depuis plusieurs années[1] quand un marin hollandais nommé Lemaire découvrit un nouveau passage à travers l'Océan Pacifique.

La relation du voyage de ce marin séduisit tellement l'attention publique, dit un auteur[2], que des négociants de Hollande firent un fonds de trois millions de florins pour établir une *Compagnie des Indes occidentales*. L'entreprise avait pour objectif les découvertes ultérieures à faire et les établissements à former à la suite de la découverte de Lemaire. Elle reposait aussi en bonne partie sur le désir des Hollandais de détruire la puissance espagnole en Amérique[3]. Telle fut l'origine de la compagnie dont nous nous occupons. On était alors en l'année 1617.

Dix ans auparavant, en 1607, les États avaient déjà agité

1. V. plus haut, p. 40

2. Accarias, *Le commerce de la Hollande*, t. I, p. 208 (Amsterdam, 1768, 3 vol. in-8°).

3. *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669 (Archives nationales, carton K 1349, n° 132).

le projet de former une compagnie des Indes occidentales, mais ils avaient renoncé à leur projet pour cette raison, singulière en apparence, qu'une négociation se faisait en ce temps-là entre la Hollande et l'Espagne à l'effet de conclure une trêve de douze ans. Les Hollandais estimaient, en effet, que les guerres étaient plus favorables que la paix au succès de ces compagnies[1].

L'installation définitive de la Compagnie ne date, cependant, que de 1621 ; et elle est due, en bonne partie, aux persévérants efforts d'un entreprenant Hollandais, Willelm Usselinx, qui ne mit pas moins de quatorze ans à convaincre ses concitoyens de l'utilité d'une pareille création[2]. Les lettres d'octroi des États Généraux du 9 juin 1621[3] accordèrent à la Compagnie le privilège de faire seule pendant vingt-quatre ans tout le commerce des côtes occidentales d'Afrique, du tropique du Cancer au cap de Bonne-Espérance, et des deux côtes d'Amérique, de la pointe de Terre-Neuve jusqu'aux détroits de Magellan et de Lemaire, et, de là, en remontant, jusqu'au détroit d'Anian (plus tard appelé de Behring). Les îles de l'Océan pacifique, au moins jusqu'aux Moluques, les terres australes, encore si peu connues à cette date, étaient comprises dans cette vaste étendue de côtes. Une franchise générale de tous droits de douanes était accordée pour huit ans à la nouvelle compagnie. Le fonds social était de 7,200,000 florins, divisés en 1,200 actions.

L'octroi, qui avait été accordé le 9 juin 1621, fut renouvelé le 10 juin de l'année suivante, « mais comme on ne « leva pas dans ce second acte quelques difficultés que « l'on avait faites sur le premier, cette affaire ne fut entiè-

1. *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669 (Arch. nat. K 1349, n° 132, f° 32 v°).

2. V. sur W. Usselinx l'importante biographie due à M. F. Jameron (*Papers of the American historical Association*, New-York, tome II, 1889.)

3. Divers ouvrages, et notamment des recueils de traités, placent ces lettres à la date de *1620;* mais c'est, nous le croyons, une erreur d'une année.

« rement terminée qu'en 1623 par un troisième édit appelé « l'édit d'ampliation, qui fut rendu le 20e juin de la dite « année »[1].

Des marchands isolés n'auraient pu concevoir le projet d'une entreprise aussi hardie; aussi les lettres octroyant à la Compagnie le privilège du commerce à faire dans ces contrées insistent-elles sur la nécessité où l'on se trouve de former, pour l'accomplissement de tels desseins, de grandes associations. Témoin ce passage du préambule des lettres du 9 juin 1621 : les États de Hollande, y est-il dit, accordent les lettres d'octroi et autorisent la formation de la Compagnie, « connaissans par expérience que, sans « assistance commune d'une compagnie générale, la navi- « gation et commerce ne se pourrait utilement pratiquer et « être maintenu et défendu ès-régions et quartiers ci-après « désignés, à cause des grandes aventures des corsaires, « pirates, et autres extorsions qui se rencontrent sur tels « voyages[2] ».

Ce dont ne parlaient pas les lettres d'octroi, c'est du but véritable de la nouvelle association. Et comment en auraient-elles parlé? Il ne consistait en rien autre chose que dans le pillage des riches colonies de l'Espagne et du Portugal. La colonisation, le commerce préoccupaient bien les nouveaux associés; mais d'autres desseins, nous allons le voir, les absorbaient davantage. Ils eussent été gênés, d'ailleurs, dans leurs opérations commerciales, s'ils avaient voulu respecter la paix régnante, par les deux nations européennes qui s'étaient emparées déjà de l'Amérique, le Portugal et l'Espagne.

A peine constituée, la compagnie des Indes occidentales arma donc des navires de guerre qu'elle lança contre les galions des Indes et contre les comptoirs du Brésil. De

1. *Mém. sur le com. des Holl., ibid.*, fo 103 vo et 104 ro.

2. *Recueil des Traités*, édit. d'Amsterdam. — La Haye (1700, 4 vol. in-fo), t. III, p. 160. Ce recueil place ces lettres à la date, que nous croyons fautive, du *9 juin 1620*.

1623 à 1636[1], elle ne mit pas moins de 800 vaisseaux à flot, vaisseaux de guerre et de commerce, représentant une valeur de 45 millions de florins environ. La lutte entre l'Espagne et les Provinces-Unies avait pris une tournure très heureuse pour les confédérés d'Utrecht et la compagnie des Indes occidentales n'entendait rien céder à l'Espagne de ses conquêtes du Nouveau Monde.

Pendant cette même période, elle enleva 545 vaisseaux espagnols et portugais, dont la cargaison ne produisit pas moins de 90 millions de florins, soit 45 millions de florins de bénéfice.

La compagnie des Indes occidentales ne bornait pas ses efforts à surprendre des navires ou des convois, elle s'attaquait, et non moins heureusement, aux comptoirs et aux forts. C'est ainsi qu'elle s'empara en Afrique du fort d'Arguin, appartenant aux Portugais. Elle leur enleva au Brésil les capitaineries de Pernambuco, Parahyba et Rio-Grande. Encouragée par ces brillants succès, elle demanda et obtint comme gouverneur de ses états du Brésil un prince de la maison régnante de Hollande, Maurice de Nassau. Habile capitaine, bon administrateur, Maurice mit sur un excellent pied les forces militaires de la colonie et la gouverna avec un plein succès. La Compagnie était si prospère alors qu'elle se trouvait en mesure de distribuer en dividende à ses actionnaires 20, 25, 30 et jusqu'à 50 0/0 des fonds versés par eux.

Mais d'où provenaient ces ressources, ces brillants dividendes ? Ils n'étaient pas le fruit d'un commerce lucratif, qu'on le remarque bien, mais celui de la guerre.

Le principal article d'exportation qu'eût entre ses mains la Compagnie, nous voulons parler de la traite des nègres d'Afrique, se trouvait alors sans débouchés, par suite de la

1. Pour plus de détails sur ces luttes, voir le *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669 (Archives nationales, carton K 1349, nº 132, fºs 10½ et suiv.).

guerre existant entre la Hollande et l'Espagne. L'Espagne était seule, en effet, en mesure de se livrer alors à de grands achats de nègres, car seule, à ce moment, elle possédait au Nouveau Monde des colonies. Les Hollandais étant devenus ses ennemis, elle ne leur achetait aucune « pièce d'ébène ».

Faute d'acquéreurs, les noirs se trouvaient donc aussi nombreux en Afrique que dépréciés en Amérique.

Cet odieux commerce de chair humaine n'est, d'ailleurs, devenu *bon,* pour employer les expressions des auteurs du siècle dernier, qu'au XVIII^e^ siècle, alors que se furent développées les colonies des Antilles, dont les plantations exigeaient tant de bras.

En dehors de la traite, le commerce de la compagnie hollandaise des Indes occidentales se bornait en Afrique au trafic des dents d'éléphants, de la gomme, de la poudre d'or, matières représentant une grande valeur et d'un débit facile, mais relativement assez rares.

Quant à l'Amérique, elle n'était peuplée, au commencement du XVII^e^ siècle, que d'hommes complètement ignorants en matière agricole et industrielle. Il aurait fallu y défricher les terres, y créer des sucreries, des indigoteries, y faire venir du café, du cacao, du tabac, des plantes tinctoriales : tous travaux peu dans le goût des Hollandais en général, et de la compagnie des Indes occidentales en particulier. Plusieurs colonies hollandaises furent cependant formées à ce moment dans l'Amérique du nord. Bancroft, dans son *Histoire des États-Unis,* résume fort bien ces premières tentatives d'établissements européens et leurs fortunes diverses.

La Compagnie préférait de beaucoup s'en tenir à la course maritime et à la guerre d'aventure. Quand la paix vint, elle amena la ruine avec elle.

Du reste, de nombreuses fautes avaient été commises par la Compagnie. Elle n'avait pas seulement négligé toute colonisation sérieuse, elle avait même oublié toute pru-

dence en laissant s'éloigner du Brésil Maurice de Nassau, qui eût su défendre ses comptoirs contre ses ennemis, et en le remplaçant, qui le croirait? par un orfèvre et par un charpentier hollandais. Ces singuliers gouverneurs n'imaginèrent, dit-on, rien de mieux que de vendre les armes de la Compagnie aux Portugais. On peut juger par ce seul détail de ce que devait être leur administration. Des embarras financiers surgirent bientôt, un mécontentement général s'y mêla, et une révolte des colons, encouragée par le Portugal, acheva la ruine des établissements de la compagnie des Indes occidentales.

Après quatre années de guerre, les Portugais restèrent maîtres du Brésil, qui leur fut définitivement reconnu à la paix, moyennant une indemnité de huit millions de florins payable à la compagnie hollandaise.

Par ce traité de paix conclu en 1661, la Compagnie abandonna toutes les conquêtes qu'elle avait faites, ne conservant que le Cap Vert, la Côte d'Or en Afrique, l'île de Curaçao et quelques possessions dans l'Amérique du Nord. Le monopole du commerce du Brésil était accordé à la compagnie hollandaise, mais le gouvernement portugais devait réduire à rien cette faveur.

Au dire d'un contemporain bien informé, Abraham de Wicquefort, qui écrivit de 1667 à 1671 l'*Histoire des Provinces unies des Pays-Bas*[1], la compagnie des Indes occidentales est alors « tellement décheue de ce qu'elle estoit autrefois « que l'on peut dire qu'il ne luy en reste presque que le « nom »[2]. Elle ne fit plus que décliner désormais, perdant une à une ses possessions de l'Amérique du Nord[3]. Elle fut même obligée de vendre à la ville d'Amsterdam les deux tiers de Surinam, que les États Généraux lui avaient

1. Amsterdam, 1861, 4 vol. in-8°.

2. A. de Wicquefort, t. I, p. 31.

3. En 1667, le traité de Bréda consacra l'abandon à l'Angleterre des colonies hollandaises de l'Amérique du Nord.

concédée et qui était devenue le chef-lieu de ses établissements de Guyane.

Les États tentèrent plus d'une fois d'unir cette compagnie à celle des Indes orientales, mais toujours sans succès. Quand vint le moment fixé pour le renouvellement de l'octroi de la compagnie des Indes occidentales, le gouvernement hollandais n'hésita pas à la dissoudre, au lieu de lui accorder une nouvelle période d'années de monopole.

Les États ne voulurent pas cependant supprimer tout à fait la société qui venait d'expirer. Ils consentirent à laisser se former une nouvelle compagnie des Indes occidentales, qui obtint, le 20 septembre 1674, des lettres de concession.

Cette compagnie se trouvait composée d'une partie des anciens participants de la première compagnie et de la majeure partie de leurs créanciers, qui n'avaient pas trouvé de meilleur moyen de s'assurer le recouvrement de quelques gages de leurs créances.

Des réformes furent faites dans l'administration de la Compagnie. Les directeurs étaient jadis au nombre de 74, partagés en cinq chambres ; 20 pour celle d'Amsterdam, 12 pour celle de Zélande, 14 pour celle de la Meuse, 14 pour celle du Nord et 14 pour celle de la Frise. Ils furent sensiblement diminués de nombre. D'utiles réductions se firent également dans le personnel innombrable des officiers et employés de la Compagnie.

L'octroi de 1674 fixa à six millions de florins le premier fonds à verser par les participants. Les actions étaient réglées à 100 livres *de gros* de capital, soit 6,000 florins, argent de banque.

Cette seconde compagnie des Indes occidentales n'eut malheureusement pas une existence plus prospère que la première. Dès 1720, elle était réduite à ouvrir de nouvelles souscriptions. Le premier accueil qui leur fut fait semblait encourageant. Mais ce n'était qu'un engouement passager.

Les dividendes alloués par la Compagnie n'étaient pas faits, d'ailleurs, pour attirer des versements. De 1679 à

1721, ils n'avaient jamais dépassé 10 0/0, n'avaient atteint ce chiffre qu'une fois (en 1687), et s'étaient bien plus souvent trouvés réduits à 4 0/0. Les dividendes distribués à partir de 1721 restèrent à peu près dans ces dernières proportions.

La Compagnie obtint en 1747 (4 juin) le renouvellement de son octroi pour une nouvelle période de 25 années ; mais elle eut peine à remplir le temps de sa concession, tellement sa situation était devenue difficile.

Ses établissements se bornaient en Amérique à quelques îles des Antilles ; Curaçao, Saint-Eustache, Oruba et Buen-Aire. En Afrique, elle possédait près du Cap Vert, dans la petite île de Gorée, les forts de Goor et de Nassau, qui protégeaient le commerce de la côte. Sur la Côte d'Or, elle tenait Saint-George de Las Minas et Nassou ; elle commandait aussi les forts de Darmbo, d'Akim, d'Accra, d'Anka et de Bendo. Elle faisait avec les indigènes de ces contrées, de la Côte d'Or au pays des Cafres, le commerce de l'or, de l'ivoire, du cuir, de la gomme, et surtout la traite des esclaves. Elle maintenait en Afrique le droit qu'elle avait de se livrer seule, dans ses divers comptoirs, à ce multiple négoce. Mais elle agissait autrement en Amérique. Elle autorisait tout armateur à venir commercer aux Indes occidentales moyennant le payement de certains droits. Tous les navires, sans exception, étaient, en outre, obligés de revenir directement en Hollande, avec leur cargaison de retour, obligation se rattachant aux idées qu'on avait alors en matière de *balance du commerce*.

Ces droits constituaient à peu près tous les bénéfices de la Compagnie. Ils étaient prélevés, nous l'avons dit, sur les particuliers trafiquant aux Antilles. La Compagnie en arriva même, vers le milieu du XVIII^e^ siècle, à *n'entretenir plus aucun vaisseau de commerce*. Ce fait si invraisemblable est affirmé par un Hollandais du temps (en 1758). Qu'en résulta-t-il, qu'en pouvait-il résulter, sinon la ruine inévitable de la Compagnie ? Incapable d'utiliser son monopole de l'Afrique et des Indes, elle cédait la jouissance de

ses privilèges aux particuliers, sous forme de permissions qu'elle leur délivrait, en échange de quelques droits à percevoir sur leurs armements. Ce peu de profits n'était pas comparable aux frais qu'une administration compliquée occasionnait à l'association. Aussi le XVIII^e^ siècle vit-il, en 1790, une troisième compagnie des Indes occidentales se former sur les ruines de la seconde.

Elle était appelée à fournir une carrière encore plus courte que celle-ci. Le trafic entre la Hollande, l'Amérique et l'Afrique ne tarda pas à être rendu libre, en effet, et le monopole de la Compagnie fut aboli.

§ 2. Compagnie de Surinam.

Sa fondation en 1634. — Son administration, elle est partagée entre la ville d'Amsterdam, la compagnie des Indes occidentales et la maison de Sommelsdijk. — Privilèges et charges de la compagnie de Surinam.

Fondée par des protestants français en 1634 et prise par les Anglais la même année, la colonie de Surinam fut le refuge de Juifs chassés d'Espagne et tomba enfin, en 1667, entre les mains de quelques habitants de la Zélande. Ces Zélandais cédèrent en 1682 leur nouvelle conquête à la compagnie des Indes occidentales qui obtint, le 23 décembre[1] de cette année même, des lettres patentes d'acquisition. Mais n'étant pas en état d'y envoyer les secours nécessaires, la Compagnie céda deux tiers de la colonie à la ville d'Amsterdam et à un certain sieur d'Arssens, seigneur de Sommelsdijk, se réservant pour elle le dernier tiers. La colonie conservait une direction unique confiée à dix administrateurs dont l'ensemble constituait la compagnie de Surinam. De ces dix membres, cinq représentaient la ville d'Amsterdam, quatre la compagnie des Indes occidentales et un la maison de Sommelsdijk. Une certaine

1. Le 23 *septembre*, suivant certains auteurs.

participation était accordée aux colons dans la nomination des membres de ce conseil de direction. Le commerce de Surinam fut déclaré libre et ouvert à tout Hollandais. La seule condition imposée fut, pour chaque navire, l'obligation du retour direct en Hollande.

Tout vaisseau dut payer, en outre, à la compagnie de Surinam un droit de 3 florins par last, à l'entrée comme à la sortie de Surinam.

La Compagnie devait entretenir, en échange, les forts de Zélandia et de Sommelsdijk et tenir sur pied les troupes nécessaires à la garde de la colonie.

Les travaux entrepris par la Compagnie pour le défrichement du sol et sa mise en culture ne tardèrent pas à porter leurs fruits. Le café, le coton, le sucre de Surinam furent bientôt cotés à un haut prix sur les marchés des Antilles.

Un auteur du XVIII[e] siècle, que nous avons souvent cité, estimait que le commerce de l'Amérique était déjà assez riche « pour faire voir que Surinam seul est plus utile au-« jourd'hui à la République que le commerce des Indes « occidentales »[1].

De nombreux esclaves peuplaient la colonie. M. Leroy-Beaulieu n'estime pas leur nombre, à la fin du XVII[e] siècle, à moins de 80,000[2].

Malgré ses riches récoltes, la Compagnie ne tarda guère, cependant, à obérer ses finances. La dette de Surinam atteignait en 1776 la somme énorme de 80,000,000 de florins. La plaie de l'esclavage était pour beaucoup dans ce triste état de choses. « Les plantations étaient dirigées par des « régisseurs et économes qui sortaient de la lie de la « population européenne, mandataires déplorables des « riches propriétaires résidant à Amsterdam[3] ».

1. Accarias, *op. cit.*, t. I, page 256.
2. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, 4[e] édit., p. 85.
3. P. Leroy-Beaulieu, *ibid.*, p. 84.

LIVRE II.

—

ANGLETERRE.

—

APERÇU HISTORIQUE.

A la fin du moyen âge, la Grande Bretagne n'avait pas de colonies, elle ne jouissait pas encore de l'unité de territoire, mais elle avait constitué le Parlement. Un siècle après, elle s'était agrandie de l'Écosse et de l'Irlande ; elle avait posé les premières bases d'une grande marine de guerre ; elle avait, enfin, jeté les fondements de son futur empire colonial. Elle sut, à ce moment, s'assurer la suprématie des mers en s'attaquant tour à tour, heureusement, à l'État dont les vaisseaux étaient les plus puissants et en le réduisant à baisser pavillon devant elle. C'est ainsi qu'elle abattit au XVI^e^ siècle la marine espagnole, au XVII^e^ siècle la marine hollandaise et qu'elle prit, au XVIII^e^ siècle, l'ascendant sur la marine française.

C'est aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles que l'Angleterre a vu naître ses diverses compagnies de commerce. Leur apparition date des premiers succès maritimes de la Grande Bretagne. On trouvera, dans les pages qui suivent, l'histoire succincte de ces compagnies, compagnie d'Afrique (fondée en 1536), compagnie de Moscovie (1556), compagnie du Levant (1581), compagnie des Indes orientales (1599), etc.

Toutes ces compagnies ont fondé ce que les historiens anglais nomment des colonies à charte[1].

La plupart ont réussi. Certaines ont eu, cependant, des destinées plus brillantes que les autres. La compagnie des Indes orientales a conquis à l'Angleterre l'immense empire des Indes, et bien que divers économistes ou écrivains politiques estiment qu'il serait avantageux pour l'Angleterre d'être débarrassée de ces vastes possessions, source de conflits et de guerres, on ne peut qu'admirer le singulier succès avec lequel la Compagnie a pu s'assimiler ces vastes territoires et soumettre à son joug tant d'États et tant de peuples. La Compagnie de la baie d'Hudson peut être signalée aussi comme l'une de celles qui ont couru la plus longue carrière, en même temps que la plus heureuse. Fondée en 1670, elle n'a cessé d'exister qu'en 1870, et elle paraît être constamment demeurée dans une bonne situation économique.

La durée de la compagnie du Sud ou de l'Assiente ou *Asiento*, a été moins longue, puisqu'elle est comprise entre ces deux dates : 1713-1750. Mais elle a remué beaucoup d'argent et touché pendant plusieurs années d'importants dividendes. Les plantations espagnoles de l'Amérique lui doivent, pour une bonne part, leur mise en valeur. C'était, en effet, cette compagnie qui était chargée, à ce moment, d'approvisionner de nègres ou de « pièces d'Inde » les colonies espagnoles, sorte de commerce devenu, comme on l'a dit en Angleterre même, « un des pivots de la politique anglaise ». Mais nous ne pouvons nous arrêter ici sur chaque compagnie.

Une remarque est à faire qui les vise toutes : en Angleterre, c'est la nation même qui a, dès les premiers temps, formé et encouragé ces compagnies. Le Gouvernement n'a pris presque aucune part réelle à la fondation des colonies

1. Ils distinguent, on le sait, trois types de colonies : les colonies de lords-propriétaires, les colonies à chartes et les colonies de la Couronne.

anglaises, et surtout de celles qui dépendaient de compagnies de commerce. Il a prêté son concours à ces compagnies, il leur a concédé des chartes ; il ne leur a fourni, le plus souvent, ni livres sterling, ni hommes. C'est, en somme, l'initiative privée qui a procuré les uns et les autres aux Compagnies. Les mouvements religieux qui ont fait traverser l'Atlantique à tant de puritains ont eu, également, une grande et heureuse influence sur le développement des compagnies anglaises[1]. Mais, là encore, ce sont les événements politiques qui ont inspiré ces voyages, ce n'est pas le Gouvernement.

Quels résultats généraux les compagnies de commerce ont-elles procurés à l'Angleterre ? Elles ont étendu de toutes parts ses possessions coloniales. Elles ont donné un aliment à l'esprit de conquête et d'aventures de ses fils. Elles ont contribué, enfin, à graver dans le cerveau de tout Anglo-Saxon cette pensée, ce rêve orgueilleux, traduit ainsi par l'un d'eux: « Il nous semble incontestable que « nous sommes par excellence la grande race voyageuse, « travailleuse, colonisatrice, fils des Vikings et des rôdeurs « de mer. La mer, croyons-nous, est nôtre par un décret « de la nature, et c'est le grand chemin sur lequel nous « nous élançons pour subjuguer la terre et pour la « peupler »[2] !

1. G. Bancroft assure que l'Angleterre, dans ses vues colonisatrices, avait comme principale préoccupation la conversion des naturels, et la Hollande, au contraire, l'extension de son commerce. (Bancroft, *Histoire des États-Unis*, tr. française, Paris, 1862, in-8°, t. III, p. 103.) Mais nous pensons que l'Angleterre, tout autant que la Hollande, avait, avant tout, en vue, quand elle fondait une compagnie ou préparait une entreprise lointaine, le développement de son trafic. Les exodes de puritains qui peuplèrent le Massachusetts au XVII^e^ siècle ne sont qu'une exception à la règle.

2. J.-R. Seeley, l'*Expansion de l'Angleterre*, trad. Baille et Rambaud, Paris, 1885, in-12, p. 99.

CHAPITRE PREMIER.

EUROPE ET LEVANT.

Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant[1].

§ 1. Compagnie de Moscovie.

Sa fondation en 1556. — C'est une des premières sociétés anonymes par actions. — Son organisation et son fonctionnement.

Le premier projet de cette compagnie prit jour à la fin du règne d'Edouard VI, mais il ne fut complètement réalisé qu'en avril 1555. C'est un des premiers exemples que l'on connaisse d'une société anonyme par actions. La *Compagnie de Moscovie* avait pour but le commerce exclusif de la Russie, de la mer Blanche et du Volga. Elle avait un comptoir à Saint-Pétersbourg.

Etablie au capital de 6,000 livres sterling, divisible en 240 parts, et dirigée d'abord par Sébastien Cabot, elle était organisée à peu près sur le modèle des compagnies anglaises de Hambourg et du Levant.

Elle comprenait des particuliers qui faisaient le commerce pour leur propre compte et lui payaient, à titre de membres associés, un droit d'entrée de 12 à 15 livres sterling, outre d'autres droits modiques que le gouverneur et les consuls imposaient de temps en temps pour les besoins de la Compagnie en général; ces droits étaient

1. Sur le rapprochement que nous faisons ici de l'Europe et du Levant, voir p. 34., note 1.

très rarement au-dessus de 1 0/0 de la valeur des marchandises[1].

§ 2. Compagnie de Hambourg.

Elle est l'héritière de l'ancienne Compagnie des marchands aventuriers. — La compagnie de Hambourg n'est, au fond, qu'une simple association de marchands.

Héritière de l'ancienne Compagnie des marchands aventuriers d'Angleterre, dont nous avons parlé dans l'introduction de cette étude, la *Compagnie de Hambourg* comprenait, au XVII^e^ siècle, tous les Anglais naviguant dans les mers du Nord et commerçant, en particulier, avec Hambourg. Cette compagnie n'était pas une vraie compagnie privilégiée composée d'un certain nombre d'actionnaires. C'était une simple association de marchands formée à l'imitation de la Ligue hanséatique, chacun d'eux conservant sa liberté d'action et la direction de ses affaires particulières. Divers droits constituaient le fonds commun de la société, tels que la faculté exclusive de négocier à Hambourg et dans quelques autres villes d'Allemagne.

Mais cette association s'écarte trop des autres compagnies de commerce dont nous nous occupons ici pour que nous ayons lieu d'insister sur son compte plus que nous n'avons fait pour la précédente.

§ 3. Compagnie de la pêche britannique.

Elle est établie vers 1620. — Ses vues ambitieuses, son insuccès. — Essai en 1723 d'une nouvelle compagnie. — Elle ne réussit pas mieux.

Nous sommes obligé d'emprunter au *Dictionnaire du Commerce* de l'Encyclopédie méthodique la plupart des détails qui suivent sur la *Compagnie de la pêche britannique,* n'en ayant guère trouvé trace ailleurs.

La *Compagnie de la pêche britannique* figure parmi les compagnies établies à Londres vers 1620.

1. V. pour plus de détails sur la Compagnie de Moscovie, le *Dict. du Com.* de l'Encycl. méth.,t. I, p. 685, et la *Revue des Deux Mondes*, année 1876, t. XVI, p. 77-105, 549-587 et 771 (Articles d'E. Jurien de la Gravière).

« Les grands fonds qu'on destina pour son exécution, la « qualité des actionnaires qui s'y engagèrent par des « souscriptions, et l'importance du dessein, qui n'allait « pas moins qu'à ruiner le commerce de toutes les autres « nations, firent croire d'abord qu'elle s'établissait sur de « plus fermes fondemens que tant d'autres, dont les seuls « noms semblaient annoncer la chute prochaine : il ne pa- « rait pas néanmoins qu'elle ait guère été au delà du « projet..... » Les fonds de la nouvelle compagnie avaient été fixés à trois millions de livres sterling. « Plus de cent- « cinquante membres de la Chambre des communes en « furent les premiers souscripteurs, et, pour achever de « lui donner sa forme, on s'adressa à Sa Majesté britan- « nique pour en obtenir des lettres patentes, ou, comme « on parle en Angleterre, pour en avoir une charte d'éta- « blissement[1] ».

La Compagnie pensait se livrer à la pêche sur la côte occidentale de la Grande Bretagne et même entreprendre la pêche de la baleine au Groënland, voulant épargner à l'Angleterre la lourde contribution qu'elle payait à la Hollande pour l'huile et les côtes de baleine qu'elle en tirait, contribution montant à plusieurs milliers de livres sterling par an. Mais, comme il vient d'être dit, la Compagnie semble être toujours restée à l'état de projet.

Une nouvelle tentative paraît avoir été faite en 1723. Elle rencontra le même insuccès.

§ 4. Compagnie du roi George Ier.

Ses débuts en 1717. — Ses vues. — Elle reste à l'état de projets.

« Cette compagnie n'est encore qu'en projet, est-il dit « au *Dictionnaire du Commerce* de l'Encyclopédie métho- « dique[2]. Il est cependant certain qu'en 1717 on a commencé

1. *Dictionnaire du Commerce* de l'Encycl. méth., t. I, p. 697.
2. *Ibid.*, p. 698.

« en Angleterre à travailler à son établissement; et que même « les souscriptions ont été assez faciles et assez abondantes. » Il s'agissait de développer le commerce des états que le roi George, Electeur de Hanovre, possédait en Allemagne. Mais il ne semble pas que la Compagnie ait jamais fonctionné. C'est encore un de ces projets de compagnie qui ne furent suivis d'aucun effet.

§ 5. Compagnie du Levant ou de Turquie.

Sa création en 1581. — Ses débuts. — Elle lutte contre l'influence française dans le Levant. — Nouvelle charte de 1606.— Organisation et fonctionnement de la Compagnie. — Sa prospérité au XVII^e^ siècle et au début du XVIII^e^ siècle.

Depuis le traité signé par François I^er^ avec Soliman, en février 1536 (n. s.), contre Charles-Quint, le droit de commercer dans les états du Sultan était exclusivement réservé à la France. Les autres puissances n'y pouvaient naviguer qu'en nous empruntant notre pavillon.

« Les Anglais ne tardèrent pas, dit un auteur de nos « jours, à s'affranchir de cette tutelle. En 1579, un mar- « chand anglais, William Harburn ou Harborn, envoyé en « Turquie par Elisabeth, obtint d'Amurath III pour ses « compatriotes la liberté de commercer directement avec la « Turquie.

« En 1581, la Reine créa la compagnie privilégiée du Le- « vant en faveur des quatre marchands qui avaient noué « les premières relations commerciales avec la Turquie et « des huit associés qui devaient se joindre à eux. La reine « accordait à la société un monopole de sept ans, mais avec « faculté de le lui retirer en la prévenant un an d'avance. « L'ambassadeur anglais, Hareborn, avait reçu pouvoir de la « reine d'établir des consuls dans les ports et de faire des « règlements pour le commerce anglais en Turquie. Il « créa des comptoirs dans ce pays, malgré l'opposition de « la France et de Venise.

« En 1600, la compagnie du Levant possédait quatorze na-

« vires dont le tonnage s'élevait à 2,790 tonneaux et qui oc-
« cupaient 603 hommes. Cela ne suffisait pas aux besoins de
« son commerce en Orient ; elle en fréta, cette année, treize
« de plus pour le commerce avec la Turquie et Venise.

« Non contente d'avoir conquis le droit d'arborer son
« pavillon dans les mers du Levant, l'Angleterre cherchait
« à supplanter la France dans le droit de protection que
« celle-ci exerçait sur la plupart des marines européennes
« et à ruiner par la piraterie le commerce français du Le-
« vant[1] ».

Jacques Ier confirma, la troisième année de son règne, la charte de la compagnie du Levant (1606), et il y joignit de nombreux privilèges.

C'est ce prince qui donna à la Compagnie l'organisation qu'elle conserva, du moins en principe, durant tout le XVIIIe siècle. La Compagnie n'avait pas de caisse commune où ses actionnaires déposassent leurs fonds pour se livrer à un seul et même commerce. Chaque associé était libre de trafiquer pour son propre compte, sous certaines conditions et en observant les règlements en vigueur. Il devait seulement contribuer pour une part proportionnelle aux dépenses et aux affaires communes.

Le monopole du commerce du Levant restait acquis à la Compagnie. Tout le commerce des Anglais dans le Levant est fait, dit un mémoire de 1685[2], « par une compagnie
« établie pour ce sujet. Nul marchand ne peut faire des
« envois au Levant qui ne soit reçu dans ce corps, nul
« n'y est reçu qu'il n'ait été apprenti chez un marchand
« dont il rapporte l'attestation ». Cet apprentissage imposé est à noter.

Quant à la direction des affaires de la Compagnie, voici comment, aux termes du même mémoire, elle était orga-

1. G. Fagniez, *Le commerce sous Henri IV.* (*Revue historique*, de mai-juin 1881, t. XVI, p. 40-41.)

2. Arch. nat., F12 645, Mémoire rédigé à Marseille, le 2 juin 1685.

nisée : « La Compagnie nomme trois marchands au Roi, « qui en choisit un pour être le chef ou le gouverneur de « la Compagnie. » Elle nommait également « à Sa Majesté « britannique trois personnes propres pour l'ambassade « de Constantinople pour en choisir un ». La Compagnie ne laissait pas les consuls représentant l'Angleterre dans les échelles du Levant ou l'ambassadeur de Sa Majesté britannique près la Sublime-Porte, maîtres de lever à leur gré des impositions ou des taxes sur les vaisseaux ou sur les marchandises des Anglais sous prétextes d'*avanies* ou de présents. Pour prévenir ces désordres, « souvent si « préjudiciables au commerce des autres nations », la Compagnie faisait une pension convenable à l'ambassadeur et aux consuls. Elle assurait même un traitement fixe aux principaux officiers de l'ambassade ou des consulats, chanceliers, secrétaires, interprètes, janissaires, etc. Tous ces officiers devaient, en échange, respecter tout commerçant anglais et lui épargner toute molestation.

« Londres fut naturellement choisi pour le siège de la « Compagnie, qui y établit sa Direction ; son port fut le « rendez-vous des vaisseaux de ce commerce ; le nombre « en fut limité par la suite. Les membres de la Compagnie « n'eurent plus la liberté d'envoyer leurs vaisseaux sépa- « rément ; par ce moyen la Direction parvint à mettre Lon- « dres seule en possession de la navigation et du commerce « de la Compagnie[1] ».

La compagnie du Levant, prospère dès le commencement du XVII^e^ siècle, le fut encore au moins pendant la première moitié du siècle suivant.

Au XVIII^e^ siècle, les gazettes annoncent souvent l'arrivée à Londres de convois richement chargés à destination de la Compagnie.

La *Gazette de France* du 6 décembre 1727 donne, par

1. *Rem. sur les avantages et désavantages de la France et de la Grande Bretagne par rapport au comm.*, traduit de John Nickolls, Leyde, 1754, p. 247.

exemple, l'avis, daté de Londres (26 novembre), de « l'ar-« rivée aux Dunes de cinq navires de la compagnie de Tur-« quie, qui reviennent du Levant avec une charge très « considérable ».

John Nickols, l'auteur des *Remarques sur les avantages et désavantages de la France et de la Grande Bretagne,* estime que de 1720 à 1740 la valeur moyenne des exportations de la Compagnie, pour la Turquie et le Levant, s'est élevée à 180,000 livres sterling (4,140,000 livres tournois) et celle des importations à 236,470 livres sterling (5,438,810 livres tournois)[1]. Les charges et dépenses étaient très considérables. Entre 1733 et 1740, elles n'allaient pas à moins de 8,000 livres sterling (184,000 livres tournois), dont les présents à faire absorbaient la meilleure part [2].

§ 6. — Compagnies diverses.

Mentionnons ici, pour mémoire, une compagnie privilégiée, de fondation royale, qui eut, au XVII[e] siècle, le monopole du commerce avec la France, et notamment le privilège exclusif de l'exportation de l'étain et des laines d'Angleterre[3]. Elle a laissé si peu de traces qu'elle ne saurait retenir l'attention.

Il est une autre compagnie dont nous avons encore moins à nous occuper ici, celle des *Anti-gallicans,* qui a subsisté en Angleterre de 1751 à 1782. Il faut voir, en effet, sous ce titre, non une compagnie de commerce, mais une simple société patriotique ou ligue de propagande anti-française [4].

1. *Rem. sur les av. et dés.*, p. 259.
2. *Ibid.*, p. 260.
3. G. Fagniez, *Le commerce sous Henri IV. (Revue historique*, mai-juin 1881, t. XVI, p. 9.)
4. V. sur cette compagnie l'édition des *Mémoires d'Argenson* due à M. Rathery, t. VII, p. 397, note de l'éditeur, et t. VIII, p. 108 et p. 348.

CHAPITRE II.

AFRIQUE.

Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Afrique[1].

---

§ 1. Compagnie d'Afrique ou de Guinée.

Première compagnie fondée en 1536; deuxième, en 1588; troisième, en 1618; quatrième, en 1631; cinquième, en 1661. Celle-ci (la 5e) subit plusieurs réorganisations aux XVIIe et XVIIIe siècles. — Système des permissions. — Vicissitudes diverses de la compagnie d'Afrique. — Sa situation en 1767.

« Les comtes de Warwick et de Leicester furent à la tête « de la première compagnie qui se forma pour le commerce « de l'Afrique sous le règne de l'immortelle Elisabeth[2] ». Ainsi s'exprime un auteur du XVIIIe siècle ; mais l'origine de cette compagnie, d'après un document autorisé[3], paraît devoir être reportée plus haut, à l'année 1536.

Quoi qu'il en soit, cette première compagnie ne paraît avoir entrepris aucun voyage.

1. C'est au chapitre intitulé *Europe et Levant*, que se trouve placé ce qui concerne la compagnie du Levant. Nous avons cru devoir ranger parmi les compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Amérique la compagnie du Sud ou de l'Assiente, bien qu'elle eût comme objectif la traite des nègres de Guinée, parce que l'Amérique était son seul débouché.

2. *La noblesse commerçante*, Paris, 1756, p. 208.

3. V. ci-dessous la lettre adressée de Londres au duc de Choiseul-Praslin, le 24 février 1767, et qui est tout entière relative à la compagnie anglaise d'Afrique. Cette compagnie, au dire de Guerchy, le signataire de la lettre, daterait de 1536.

Une seconde tentative fut faite peu après, qui ne semble guère avoir mieux réussi. Le 3 mai 1588, en effet, une patente est accordée, à Westminster, à certains marchands des villes de Londres et d'Exeter pour le trafic à la rivière de Sénégal et en Guinée.

En 1618, un troisième essai est fait en Angleterre en vue d'ouvrir un trafic régulier avec la côte d'Afrique. Jacques Ier délivre, à cette date, la première charte véritable d'établissement. Il accordait par cet acte à sir Robert Rich et à divers marchands de Londres le privilège du commerce de la Guinée. Quelques essais furent alors tentés[1], mais ils ne répondirent pas aux espérances conçues et la Compagnie ne tarda pas à disparaître[2].

En 1631, Charles Ier constitue une quatrième compagnie d'Afrique. Il accorde à sir Richard Young, à sir Kenelm Digby et à quelques marchands le droit de commercer seuls sur la côte de Guinée, entre le cap Blanc et le cap de Bonne-Espérance, pendant une période de trente ans[3]. Mais la Compagnie ne put, malheureusement pour elle, maintenir son privilège et le commerce fut fait par des concurrents de tous pays[4].

La Compagnie, comme le dit un auteur du XVIIe siècle, n'est privative que de nom, puisque *tous les Anglais ont la liberté de faire la traite des nègres,* et de les faire passer aux colonies en prenant *des passeports* que la Compagnie ne peut, sous aucun prétexte, leur refuser, moyennant quelques menus droits applicables aux forts de Guinée.

> Sans passeport, les Anglais peuvent faire la traite par-

1. C'est peut-être à l'un de ces essais que se rattache la « Compagnie anglaise des vingt vaisseaux » que nous voyons de 1621 à 1623 trafiquer dans les pays barbaresques. (V. E. Plantet, *Correspondance des deys d'Alger avec la Cour de France*, Paris, 1889, in-8°, t. I, p. 14, note 1.)

2. *History of the West Indies*, by Bryan Edwards, Dublin, 1793, in-8°, t. II, p. 43. Une traduction de cet ouvrage a paru à Paris en l'an IX, in-8°.

3. Un agent de cette compagnie, Thomas Crisp, acheta, en 1649, d'un roi du pays, le Cap Vert.

4. *History of the West Indies*, etc., t. II, p. 43.

tout, sauf dans les colonies anglaises. Quant aux nègres renfermés dans les bâtiments *interlopes* (c'est-à-dire sans permissions ni passeports), on ne peut les saisir dans les ports où ils doivent quelquefois se ravitailler, mais seulement « sur le point du débarquement », car si les nègres ont fait un certain chemin dans l'intérieur des terres, on ne peut plus les saisir ou arrêter [1].

Ces premiers essais avaient été, en somme, assez peu heureux.

C'est seulement à partir de Charles II que les relations commerciales de l'Angleterre avec l'Afrique paraissent avoir pris une réelle importance.

Ce prince constitua, le 18 décembre 1661, une nouvelle compagnie d'Afrique, la cinquième du nom, à notre connaissance.

Dans la charte qu'il lui délivra, acte organique confirmé plus tard en 1663 et en 1685, Charles II concédait aux futurs adhérents le commerce de tous pays, régions, seigneuries et terres, continents, côtes et places situés du cap Blanc, sous le 20e degré de latitude septentrionale, au cap de Bonne-Espérance, sous le 34e degré de latitude méridionale. Le Roi joignait à cette concession la permission d'installer des comptoirs et d'établir des forts dans toutes les îles adjacentes qui se trouveraient appartenir à la couronne d'Angleterre ou ne dépendre d'aucun prince chrétien.

Encouragés par ces avantages et surtout par la présence dans la nouvelle association du frère du roi, Jacques, duc d'York, les directeurs de la compagnie d'Afrique attaquèrent vaillamment les Hollandais, qui s'étaient déjà installés sur les côtes occidentales du continent africain, et transportèrent sur ce nouveau champ de bataille la guerre que se faisaient alors en Europe l'Angleterre et la Hollande.

1. Mémoire compris, avec la Relation de Spanheim, dans un manuscrit appartenant à M. Schefer, de l'Institut, et dont nous devons la connaissance à une aimable communication de M. de Boislisle, de l'Institut.

Le 1er février 1664, Robert Holmes enleva Gorée aux Hollandais. A cette nouvelle, Ruyter partit pour l'Afrique. Le grand marin reprit Gorée et ruina le comptoir que les Anglais venaient d'établir à Sierra-Leone. Mais il dut, malheureusement pour ses compatriotes, se transporter aussitôt après en Amérique, laissant libre carrière aux Anglais. Ceux-ci s'emparèrent d'Arguin en 1665. Ils ne purent d'ailleurs le conserver plus d'un an, et les Hollandais le reprirent en 1666.

La compagnie d'Afrique était, en somme, fort affaiblie par toutes ces luttes. Le besoin d'une nouvelle organisation s'imposait.

C'est en 1672, par lettres patentes du 27 septembre, que Charles II accorda la nouvelle charte de concession.

De nombreux privilèges étaient concédés par cet acte royal aux associés, parmi lesquels était toujours le frère du roi, le duc d'York, Jacques, le futur hôte de Louis XIV à Saint-Germain, le prince Robert et plusieurs autres seigneurs. La Compagnie était notamment investie du droit exclusif de fournir les noirs nécessaires aux colonies anglaises de l'Amérique du Nord ; et comme chaque noir était tarifé à un taux fort supérieur à sa valeur, on conçoit tous les profits qui pouvaient et devaient résulter d'un tel monopole. Les privilèges et les faveurs accordés à la Compagnie « ruinèrent le commerce de la Jamaïque »[1].

A peine la charte de 1672 était-elle rendue que Charles II promulguait une déclaration pour renouveler (1675) le privilège exclusif qu'il venait d'accorder à la Compagnie sur toutes les côtes d'Afrique et pour défendre d'y trafiquer à tout marchand anglais ne comptant pas parmi les associés.

Une concurrence terrible était faite, en effet, malgré toutes ces chartes et ces déclarations, à la compagnie

1. *État militaire, naval, etc. de la Grande Bretagne*, Paris. 1781, pet. in-8°, p. 195.

d'Afrique, et un commerce interlope considérable s'effectuait, toujours et malgré tout, dans les pays de sa concession.

La Compagnie eut recours à la protection du nouveau souverain, Jacques II, qui s'était trouvé, avant son avènement, figurer deux fois parmi les associés et qui s'intéressait à son sort. Le Roi lança, le 1er avril 1681, une nouvelle proclamation, aux termes de laquelle étaient sévèrement exclus du commerce des côtes d'Afrique tout Anglais non affilié à la Compagnie ou n'en ayant pas reçu de *permission*.

On sait assez ce que signifiait alors le mot *permission*. C'était une part du monopole que la Compagnie abandonnait moyennant une juste indemnité. C'était, pour l'armateur qui obtenait cette permission, la faculté de se substituer à la Compagnie et d'user, pour un temps donné, des privilèges exclusifs de celle-ci. Ce n'était pas une atténuation au régime économique de la Compagnie, c'était un partage de son monopole.

Après la chute de la dynastie des Stuarts, deux actes des neuvième et dixième années du règne de Guillaume III (1697-1698) vinrent bien confirmer à la Compagnie ses possessions, mais ils permirent en même temps à tous les sujets de la Grande Bretagne de trafiquer, du cap Mount au cap de Bonne-Espérance, moyennant le payement à la Compagnie, avant le départ de chaque bâtiment, d'un droit de 10 0/0 de la valeur de la cargaison.

C'était là un grave et important changement. Ce qui n'était jusque-là qu'une faveur devint un droit. La Compagnie ne put dès lors refuser aucune permission. Le commerce fut également ouvert à tous, du cap Blanc au cap Mount, moyennant le même droit de 10 0/0 sur toutes les marchandises, sauf sur l'or et les nègres, qui furent déchargés de tous droits, et sur le bois rouge, qui fut taxé à 20 0/0 de sa valeur au profit de la Compagnie.

Grâce à cet arrangement, compagnie et négociants trouvèrent moyen de tirer un heureux parti des choses. La

vente des nègres prit un développement considérable. Alors que la Compagnie ne transportait pas plus de 6,000 nègres par an, les négociants en enlevèrent plus de 30,000[1]. D'un autre côté, la Compagnie, qui était restée jusque-là sans ressources, trouva dans les profits que lui procurait le système des permissions le moyen d'entretenir des troupes, d'élever des forts et d'assurer ainsi ses relations.

Menacée plus tard dans ses droits, la Compagnie présenta, le 27 janvier 1700, un mémoire au parlement d'Angleterre pour maintenir les privilèges qui lui avaient été accordés pour le commerce de la côte d'Afrique.

Nous ne pouvons, on le comprend, nous étendre longuement sur les diverses vicissitudes de la compagnie d'Afrique.

Georges II lui fit, les quatrième, cinquième, sixième, septième, huitième et neuvième années de son règne (1730-1735), un don annuel de 10,000 livres sterling. Les affaires embarrassées de la Compagnie motivaient cette royale allocation.

En 1750 (acte de la vingt-quatrième année de George II) apparaît une nouvelle organisation. L'État rembourse à la Compagnie 112,142 livres 3 schellings et 2 deniers sterling, à titre de dédommagement de l'administration qu'il lui enlève et du privilège qu'il supprime. Ce sont désormais des commissaires du Conseil du commerce qui en assument la direction, aux mêmes us et conditions qu'auparavant, en ce qui concerne les négociants du dehors.

L'État alloue 10,000 livres sterling par an à la compagnie transformée (230,000 livres tournois), pour entretenir les forts et châteaux de l'ancienne compagnie, le tout à compter du 10 avril 1752[2].

« Il serait difficile, dit à ce propos et presque au même « moment, un écrivain autorisé[3] du siècle dernier, d'ima-

1. V. le Discours préliminaire du *Négociant anglais* (édition de Paris, 1753), 2 vol. pet. in-8.

2. *Rem. sur les av. et dés. de la Fr. et de la G^de Bret.*, p. 232.

3. Le traducteur et éditeur du *Négociant anglais*.

« giner une police plus convenable au bien général. Le « commerce se trouve libre, et sa protection est beaucoup « mieux assurée. Nuls motifs particuliers ne peuvent en- « trer dans une administration commune comme celle « d'un Conseil de commerce. Toute la recette est employée « en améliorations, au lieu qu'une compagnie ne se charge « de pareilles entreprises que pour y gagner, comme cela « est juste ; souvent, elle épargne trop pour gagner davan- « tage, ou si, par malheur, elle vient à y perdre, l'établis- « sement dépérit absolument. »

Etant donnés la date à laquelle il écrivait et le milieu dans lequel il vivait, on ne saurait assurément penser plus sagement que cet auteur.

Cette nouvelle organisation de 1750 équivalait, à peu près, à la dissolution de la compagnie d'Afrique.

La nouvelle compagnie n'eut plus qu'une existence de nom. Tout négociant anglais eut permission d'aller faire le commerce sur les côtes d'Afrique, « avec la seule for- « malité de donner 40 schellings pour être admis au nombre « de ceux qui sont censés former cette compagnie »[1].

« La liberté rendue au commerce d'Afrique ranima « celui des colonies qui languissait. L'assurance où était « la Compagnie que les colons ne pouvaient s'adresser « qu'à elle pour se fournir de nègres dans le temps qu'elle « jouissait de son privilège exclusif, la rendait négligente « sur ses achats[2] ».

En 1765, la Compagnie perdit l'administration des forts et comptoirs dont elle avait été chargée jusqu'alors. Cette administration fut confiée à des gouverneurs généraux nommés par le Roi. Le document suivant nous éclaire à merveille sur l'état dans lequel se trouvait, à ce moment du siècle dernier, la compagnie anglaise d'Afrique. Nous

1. V. ci-dessous la lettre adressée de Londres au duc de Choiseul-Praslin, le 24 février 1767.

2. *État du commerce d'Angleterre*, Paris, 1755, in-12, t. II, p. 329-330.

croyons devoir le donner en entier, à cause de l'intérêt singulier qu'il nous paraît présenter :

Lettre du sieur de Guerchy au duc de Praslin sur la situation de la compagnie anglaise d'Afrique.

A Londres, ce 24 février 1767.

« J'ai attendu, Monsieur le Duc, pour répondre à la « lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 2 de « ce mois, que je me fusse procuré tous les éclaircisse- « mens que vous me demandez concernant la manière dont « les Anglois en usent dans leurs établissements sur les « côtes d'Afrique. La compagnie d'Afrique, dont l'origine « remonte à l'année 1536, et qui a essuyé beaucoup de va- « riations depuis cette époque éloignée, que je pourrai « vous transmettre, si vous le désirez, cette compagnie, « dis-je, a souvent changé de forme. Il a été rendu un acte « du Parlement en 1752, par lequel les dettes de celle qui « existait pour lors furent liquidées et payées ; on alloua, « pour cet objet, 112,142 livres sterling, et le privilège « exclusif fut ôté à la nouvelle compagnie, qui n'exista « plus, pour ainsi dire, que de nom. Il a été permis, de- « puis ce temps là à tout négociant anglais d'aller faire le « commerce sur ces côtes, avec la seule formalité de don- « ner 40 schellings pour être admis au nombre de « ceux qui sont censés former cette compagnie. Le com- « merce rendu libre se fait par chaque intéressé sur son « propre fond, et non sur un fond public levé par action ; « on a seulement conservé neuf directeurs des villes de « Londres, Bristol et Liverpool, qui sont changés tous les « ans, et dont les fonctions se bornent uniquement à faire « quelques règlements pour l'avantage du commerce.

« Depuis la dernière paix, le Parlement a donné à la « compagnie d'Afrique, par un acte passé à la session de « 1764, l'investiture de tous les forts et comptoirs que la « France venait de céder à l'Angleterre, aux mêmes clauses

« et conditions stipulées par un acte antérieur qui avait « transmis à cette nouvelle compagnie tous les forts et « comptoirs que l'ancienne possédait sur les dites côtes ; « mais dans la session de 1765, le système a totalement « changé, et cette compagnie a été dépossédée de tous « ces mêmes forts et comptoirs, ainsi que du privilège de « l'établissement civil et militaire. Cette administration a « été conférée au Roi et soumise au Bureau des planta- « tions. Sa Majesté britannique a établi deux gouverneurs « généraux avec des troupes qui consistent en trois com- « pagnies franches de 50 hommes chacune, pour la défense « des forts et comptoirs ; la dépense de leur construc- « tion, celle des garnisons et des officiers civils et mili- « taires sont à la charge de l'État. Le Parlement accorde, « annuellement, les subsides nécessaires pour ces diffé- « rents objets. Je joins ici une note de ce qui a été donné « dans les sessions de 1765 et de 1766 : on n'a pas encore « voté à la Chambre des communes pour ceux de cette « année. Le Parlement qui transféra en 1765 le tout au Roi « et à ses successeurs dans toute l'étendue des côtes, de- « puis le cap Salé jusqu'au cap Rouge, ordonna en même « temps qu'il serait défendu aux gouverneurs et aux autres « officiers, tant militaires que civils, de faire aucun com- « merce directement ni indirectement, sous peine de « perdre leur emploi.

« Vous aurez pu voir, Monsieur le Duc, dans un mé- « moire, dont j'ai envoyé copie à M. le duc de Choiseul « le 2 de ce mois, que les négociants qui l'ont présenté à « M. Townshend désireraient qu'on donnât une autre forme « à cet établissement, et que la garde des forts ainsi que « des comptoirs leur fût confiée. Quoique celui-ci leur « ait promis, dans le premier moment, d'appuyer leur de- « mande à la Chambre des communes, je doute fort qu'il « le fasse. On m'a même assuré qu'il avait changé de lan- « gage depuis peu vis-à-vis d'eux. Je sais que le principal « motif qu'ont ces négociants pour solliciter le rappel des

« gouverneurs et autres officiers militaires est qu'ils ac-
« cusent ceux-ci d'exercer des monopoles sur toutes les
« branches de ce commerce, y compris la traite des nègres.

« Je vous envoie, par ce même courrier, la dernière
« carte, où sont marquées les limites du Sénégal, que vous
« m'avez demandée. Si vous en voulez une autre plus
« étendue, qui va jusqu'au cap de Bonne-Espérance, je
« vous la ferai parvenir également.

« J'ai l'honneur d'être, Monsieur le Duc, avec un sincère
« et parfait attachement, votre très humble et très obéis-
« sant serviteur.

« (Signé :) GUERCHY[1] ».

Quelle était l'organisation de la compagnie d'Afrique? Nous l'aurons fait connaître quand nous aurons dit qu'elle était analogue, à peu de choses près, à celle de la compagnie des Indes orientales. Son privilège était, en théorie du moins, exclusif. Dans la pratique, il était singulièrement tempéré par le système des permissions dont nous avons parlé. La compagnie d'Afrique avait un gouverneur et des directeurs, dont l'élection se faisait tous les ans à la pluralité des voix. Le nombre des vaisseaux qu'elle envoyait à la côte de Guinée était de 10 à 12 par an environ. La cargaison, qui comprenait, au départ, divers articles de quincaillerie et de mercerie (on se rappelle combien le mot *mercerie* était compréhensif aux siècles derniers), se composait, au retour, de poudre d'or, de gomme et de dents d'éléphant, et surtout de nègres destinés aux colonies anglaises et espagnoles du Nouveau Monde.

Les ventes publiques des marchandises de la Compagnie se faisaient à Londres, à intervalles réguliers, dans les mêmes conditions que les ventes publiques des autres compagnies anglaises de commerce.

1. Archives du Ministère de la marine et des colonies, *Compagnie du Sénégal*, correspondance générale.

On a dit plus haut que la compagnie anglaise d'Afrique n'eut plus guère qu'une existence de nom à partir de la seconde moitié du XVIII[e] siècle. On comprend que cet état de choses ait pu encourager certains essais de compagnies. C'est ainsi que, en 1791, une compagnie, connue sous le nom de *compagnie de la Baie de Saint-Georges* et dirigée à ce moment par un certain Falcombridge, rétablit en Afrique l'établissement que des Anglais avaient créé à Sierra-Leone, dans les états du roi Naimbanna[1].

1. *Tableau historique des découvertes et établissements des Européens dans le nord et dans l'ouest de l'Afrique jusqu'au commencement du* XIX[e] *siècle*, publié par la Société d'Afrique, traduit par Cuny. Paris, an XII, in-8°, t. I, p. 220 et s.

CHAPITRE III.

ASIE.

Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Asie[1].

---

§ 1. Compagnie des Indes orientales.

Sa fondation en 1599. — Progrès de la Compagnie. — Modifications en 1612. — Suspension du privilège de la Compagnie de 1655 à 1658. — Luttes contre la compagnie hollandaise des Indes orientales et contre les souverains indigènes. — Nouvelle compagnie en 1698. — Elle fusionne avec l'ancienne (1702-1711). — Renouvellements successifs de la charte de la Compagnie : l'État en profite pour diminuer ses privilèges. — Luttes contre la compagnie française des Indes. — Robert Clive et Warren Hastings. — Organisation administrative et judiciaire. — Institution en 1784 du « Board of Control », fondé de pouvoirs du Parlement et de la Couronne. — Réformes de 1813. — « Merchants Princes ». — Projet de rachat des comptoirs français de l'Inde, vers 1830. — Nouvelle charte de 1833. — Suppression de tout monopole commercial. — Charte et réformes de 1853. — Révolte de 1857. — La Couronne en prend occasion pour se substituer à la Compagnie qui est dissoute, 1858. — Détails sur le fonctionnement de la Compagnie. — Actions de la Compagnie.

Compagnie écossaise des Indes orientales.

La plus célèbre de toutes les compagnies de commerce qui aient jamais existé est assurément celle dont nous allons essayer de résumer l'histoire et l'organisation. Si elle a longtemps eu pour rivale la fameuse compagnie hollandaise du même nom, elle finit enfin par l'emporter sur elle ; et la grande compagnie française des Indes orien-

1. C'est au chapitre intitulé : *Europe et Levant* que se trouve placé ce qui concerne la compagnie du Levant.

M 1911

tales ne s'est trouvée que pendant quelques années, au milieu du XVIII[e] siècle, en état de lutter avantageusement avec elle.

Les vastes contrées de l'Hindoustan étaient soumises à la domination des Mongols quand les premiers Européens, les Portugais, vinrent y fonder quelques comptoirs. Le succès qu'ils obtinrent encouragea bientôt les rivalités, et les Hollandais et les Anglais ne tardèrent pas à leur disputer cette importante source d'affaires et de bénéfices.

C'est dans les dernières années du règne de la grande Elisabeth que la compagnie anglaise des Indes orientales fut fondée. Le 31 décembre 1599, la Reine remit au comte de Cumberland et à ses associés la première charte de « *la Société des marchands de Londres trafiquant avec les « Indes orientales* », ouvrant ainsi, en dépit de l'opposition acharnée des compagnies de Turquie et de Russie, une nouvelle route pour aller aux Indes.

Dans cet acte de concession, type sur lequel ont été, plus ou moins, rédigées en Angleterre toutes les chartes suivantes, Elisabeth accordait à l'association des marchands de Londres le privilège du commerce des Indes pendant 15 ans, un pouvoir absolu dans les terres dont elle viendrait à se rendre maîtresse, de nombreuses diminutions ou exemptions de droits de douane et la permission d'exporter annuellement 30,000 livres de métaux précieux, principal moyen d'échange aux Indes, sous condition d'en réimporter autant, six mois après l'accomplissement du voyage. Le premier capital social était de 80,133 livres sterling[1].

De telles clauses et conditions, si avantageuses qu'elles fussent, ne donnaient aucune idée des glorieuses destinées que devait rencontrer plus tard la Compagnie.

A ce moment, à ses débuts, « faire un commerce lucratif,

1. Castonnet des Fosses, *L'Inde française avant Dupleix*, Paris, 1887, in-8°, p. 28.

« gagner beaucoup d'argent, distribuer à ses actionnaires « de forts dividendes, telle était son unique ambition[1]. »

Quand elle aurait dû combattre pour asseoir son empire et développer son influence, elle resta un siècle et demi à ne s'occuper que de négoce.

La première flotte que les Anglais envoyèrent aux Indes fut de quatre vaisseaux, qui mirent à la voile le 2 mai 1601. Elle revint en septembre 1603 avec une très riche cargaison. Cette expédition excita tant d'enthousiasme qu'on compta, en peu d'années, jusqu'à vingt flottes que la Compagnie y envoya.

Jacques Ier protégea la compagnie naissante. Il renouvela par une nouvelle charte la concession que la reine Elisabeth lui avait faite de nombreux privilèges et faveurs, et envoya diverses ambassades dans les Indes auprès du Grand Mogol, du roi de Perse et du souverain du Japon pour conclure avec ces princes, tant en son nom qu'au nom de la Compagnie, des traités d'amitié et de commerce[2].

Des comptoirs s'élevaient pendant ce temps : en 1602, à Bantam, en 1611 ou 1612, à Surate. Quant aux factoreries de Madras, sur la côte de Coromandel, et de l'Hougli, elles ne devaient être créées que longtemps après : la première date de 1639-1640, la seconde de 1656.

C'est en 1612 que la compagnie des Indes orientales subit une importante modification dans son organisation intérieure. Elle constitue, à partir de cette date, une véritable société par actions, « jusque-là ses membres avaient « fait le commerce *by several separate stocks*[3] ».

Nous ne pouvons passer exactement en revue, dans un résumé aussi rapide, les phases diverses de ces premières

1. C. Caillate, *L'Empire Indo-Britannique depuis 1859*, (*Revue des Deux Mondes*, 15 juillet 1870).

2. V. le *Dictionnaire du commerce* (Enc. méth.), vo Compagnies de comm.

3. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, 4e édition, p. 28.

années d'existence de la compagnie anglaise des Indes orientales, ni dire les rivalités qu'elle rencontra ou raconter, si succinctement que ce soit, ses démêlés avec son émule, la compagnie hollandaise des Indes orientales. Mentionnons cependant le traité conclu à Londres[1], entre les deux compagnies, le 2 juin 1619, et le règlement du 30 août 1654 par lequel elles fixaient le montant des pertes qu'elles s'étaient réciproquement causées l'une à l'autre dans leurs trop longues guerres[2].

La compagnie anglaise eut à subir, sous Cromwell, en 1655, une terrible épreuve : la suspension de tous ses privilèges. Le commerce des Indes et du vaste empire d'Aureng-Zeb fut déclaré libre et ouvert à tout Anglais.

Mais le Gouvernement dut revenir bientôt sur la mesure qu'il avait cru pouvoir prendre, et trois ans après l'avoir suspendu, le Protecteur rétablissait le privilège de la Compagnie (1658). Cependant le monopole n'était pas restauré sans de sensibles atténuations. La Compagnie devait laisser les commerçants participer au commerce de l'Asie de deux façons :

1° En leur délivrant des permissions de navigation ;

2° En leur accordant des parts d'intérêts dans le chargement de ses navires.

Charles II renouvela en 1661 l'acte de 1658.

C'est à ce moment du XVII^e^ siècle, de 1662 à 1689, que se place peut-être l'époque la plus florissante de la Compagnie. En 1669, « la Compagnie reçut de Bantam les deux « premières caisses de thé. Cette importation passe généralement pour la première qui ait été faite d'un article « qui, plus tard, joua un rôle si important.[3] » En 1662,

1. *Recueil de traités*, 4 vol. in-f°, t. III, p. 153 b.

2. *Id.*, p. 659 a et 663 b.

3. Hoffmann, *Histoire du commerce*, trad. par Duesberg, Paris, 1849, in-8°, p. 544.

l'infante Catherine avait apporté la petite île de Bombay en douaire à Charles II, et bien que cette île n'ait été réellement cédée qu'en 1688 à la compagnie des Indes par la Couronne, l'influence de la compagnie anglaise s'en accrut dès lors.

En 1680, un échec fut pourtant subi par elle. Elle dut se retirer de Bantam où ses magasins furent pillés par les Hollandais, quand ces derniers, sous prétexte de donner du secours au sultan Agui contre le sultan Agom, son père, s'emparèrent de cette place d'où ils exclurent tous les Européens.

La Révolution de 1688 vint porter le premier coup sérieux aux privilèges de la Compagnie, privilèges qui devaient, dans la suite, recevoir bien d'autres assauts et tomber lambeaux par lambeaux jusqu'au jour de la disparition finale. Mais ce jour est, à cette date, encore bien éloigné. L'acte du Parlement de 1693, qui renouvela la charte de la Compagnie, déclara, en même temps, l'Inde ouverte à tout commerçant anglais.

Peu d'années après, la Compagnie, qui venait de terminer par un traité avantageux une assez longue guerre avec le Grand Mogol, acheta Calcutta de Alivardi-Khan (1696) et y fit construire le fort William (1698).

En retour de certains droits de douane auxquels les importations des Indes orientales furent assujetties en Angleterre, le gouvernement métropolitain garantit pour trois ans à la Compagnie le monopole du commerce avec tous les pays situés entre le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Magellan.

En même temps que, au prix de cette concession, le Roi s'assurait une nouvelle source de revenus, il créait, poussé par le besoin d'argent (on était au lendemain du traité de Ryswick, une seconde compagnie des Indes orientales qui lui prêtait, en échange de la charte qu'il lui accorda, le 5 septembre 1698, cinquante millions de francs, à 8 0/0 par an. « La nouvelle compagnie, en moins de deux années,

« envoya aux Indes 40 vaisseaux et un million sterling en « espèces, c'est-à-dire le double de l'ancienne dans ses « temps les plus florissants ; mais comme celle-ci, à qui « on avait laissé la liberté de continuer son commerce jus- « qu'en 1701, eut la prudence de beaucoup souscrire dans « la nouvelle Compagnie et qu'elle avait conservé les prin- « cipales places et forts anglais sur les côtes de l'Inde, elle « força les nouveaux actionnaires à se réunir à elle [1]. » Les deux compagnies se fondirent donc, en 1702, en une seule société dite « compagnies réunies des marchands anglais pour le commerce des Indes orientales ».

Ces deux compagnies unies furent consolidées en 1708 en une seule compagnie des Indes orientales [2], qui reçut en 1711 la confirmation de tous les privilèges accordés antérieurement.

En 1720, la compagnie fusionnée divisa ses possessions en trois présidences dont le siège respectif fut établi à Bombay, à Madras et à Calcutta.

La charte de la Compagnie allait expirer en 1730. Un certain nombre de maisons de Londres, Bristol et Liverpool offrirent de se substituer à la Compagnie et de rembourser la somme de 3,200,000 livres sterling avancée par elle au Gouvernement. Mais la Compagnie était assez puissante pour obtenir, malgré cette opposition, le renouvellement de son privilège. Elle dut faire, il est vrai, pour obtenir la conservation de son monopole, une nouvelle avance de 200,000 livres sterling à l'Etat (1730)[3].

En 1744, la charte de la Compagnie fut de nouveau renouvelée et confirmée sous certaines conditions, et notamment

1. *Remarques sur les avant. et désav. de la Fr. et de la Grande-Bret.*, p. 234-235.

2. Sur les comptoirs que la Compagnie unie possédait déjà en 1708, v. Leone Lévy, *History of British commerce*, London, 1880, in-8°, p. 233, note 2.

3. V. *Dictionnaire du commerce* de Guillaumin, v° Compagnies de commerce.

moyennant le prêt d'un million de francs au Gouvernement, à 3 0/0 d'intérêt. La charte fut, en récompense, prorogée jusqu'en 1780.

Les possessions de la Compagnie étaient, à cette date, administrées comme il suit :

Trois présidences.

Dans chaque présidence, un gouverneur et un conseil nommés par la Compagnie. Quant aux affaires, elles étaient expédiées par des employés envoyés d'Angleterre.

L'année 1745 est celle où la Compagnie vit commencer sa grandeur.

L'empire du Grand Mogol était tombé bien bas. Après avoir eu son apogée sous le schah Jean (de 1628 à 1658) et s'être maintenu sous son successeur Aureng-Zeb (de 1648 à 1707), ce vaste empire commençait à décliner rapidement. Les quarante années qui suivirent la mort d'Aureng-Zeb virent la fin de sa monarchie. Ebranlée par les invasions des Perses et des Afghans, la race des Tamerlans abandonnait peu à peu son pouvoir, tombé aux mains de princes aussi incapables de le maintenir que l'avaient été jadis les descendants de Charlemagne. Les nababs se rendaient indépendants. Vassaux infidèles des successeurs du Grand Mogol, ils s'appuyaient tantôt sur la France, tantôt sur l'Angleterre, dans leurs luttes contre le grand souverain de Delhi.

Les Mahrattes, les hardis montagnards de l'Inde, se rendaient de leur côté formidables. Ils avaient établi leur autorité à Gwalior, à Pouna, à Berar, à Tanjore et dans la presqu'île de Goudjerat, ravageant, comme l'a dit Macaulay, toute contrée qu'ils n'assujettissaient pas.

Au milieu d'un tel conflit d'ambitions, nul n'aurait pu prévoir qu'il était possible d'y trouver l'occasion de fonder un vaste établissement. L'illustre historien anglais a pleinement rendu justice à Dupleix en reconnaissant qu' « il « fut l'homme qui vit le premier qu'il était possible de fon- « der un empire européen sur les ruines de la monarchie

« mongole[1] ». Et l'aveu est assez significatif pour que nous ayions dû l'enregistrer ici.

C'est en 1746 que les deux compagnies française et anglaise se rencontrèrent face à face et se déclarèrent la guerre, guerre due, comme on l'a dit, « to commercial « and not to national jealousy »[2]. L'avantage resta d'abord à la première. Si Dupleix, le gouverneur de la Compagnie française des Indes orientales, avait reçu des secours de la métropole, son génie politique lui eût probablement permis de réussir dans ses ambitieux desseins et il aurait sans doute réussi à fonder dans l'Inde un empire français. Mais on sait qu'il fut constamment laissé à lui-même.

En 1746, au mois de septembre, La Bourdonnais, le gouverneur de l'île Bourbon, homme d'un rare mérite, mais qui se laissa, dit-on, aveugler par sa haine contre Dupleix au point d'accepter l'or des Anglais[3], conduisit une expédition dans l'Inde, en dépit de la flotte anglaise. Il occupa Madras et déploya les couleurs françaises sur le fort Saint-Georges. La ville restait aux mains des Français ; les Anglais présents devaient y demeurer prisonniers sur parole.

Mais Dupleix, gouverneur de Pondichéry, ne ratifia pas le traité signé par son lieutenant. Il décida que le fort de Madras serait rasé jusqu'au sol. Le gouverneur de la ville et quelques-uns des notables de Madras furent conduits en triomphe à Pondichéry, sous les yeux de cinquante mille spectateurs.

En 1748, à la mort du grand nizam Al Mulk, vice-roi du Dekkan, les Français soutinrent Mirzapha-Yung, petit-fils

1. « The man who first saw that it was possible to found an European empire « on the ruins of the Mogul Monarchy was Dupleix ». (Macaulay, *Lord Clive*, *Critical and historical Essays*, London, 1874, in-8°, p. 503).

2. E.-J. Rapson, *The struggle between England and France for supremacy in India*. London, 1887, in-8°, p. 17.

3. V. à l'article : FRANCE, *Compagnie des Indes orientales*.

du nizam Al Mulk, pendant que les Anglais embrassaient la cause du fils du défunt, Nazir-Yung.

Les Français l'emportèrent. Mirzapha-Yung devint maître du Dekkan, et Pondichéry célébra par des fêtes son succès.

On allait bientôt commencer en Europe la malheureuse guerre où, nombreuses, mais mal dirigées, les troupes françaises devaient voir l'inertie du commandement paralyser leur valeur. Aux Indes, leurs chefs étaient bons, au contraire, mais nos forces trop réduites. On le vit surtout à l'arrivée aux affaires de Robert Clive, qui imprima à la politique anglaise un irrésistible essor.

Né à Clive le 29 septembre 1725[1], Robert Clive se vit d'abord attaché au port de Madras. A la prise de la ville par les Français, en 1746, il s'en évada, déguisé en indigène.

Quand le traité d'Aix-la-Chapelle eut rétabli la paix entre la France et l'Angleterre, Madras fut rendu aux Anglais.

Mais si la paix était entre les deux Couronnes, les deux Compagnies n'en continuèrent pas moins à combattre. Dupleix et Clive se disputaient toujours l'héritage magnifique de Tamerlan.

Clive dut ses prompts succès à ses rares qualités de capitaine et de politique. Il sut vite inspirer assez de confiance à la compagnie anglaise pour être chargé, tout jeune encore, de besognes importantes sous les ordres de Lawrence, et il fut assez heureux pour justifier par ses victoires le choix dont il avait été prématurément honoré.

Il enlève Chandernagor à la compagnie française.

Il lui arrache Pondichéry en 1761, complétant ainsi la ruine de cette Compagnie[2].

1. V. sur lord Clive l'ouvrage du colonel Sir C. Wilson (Londres, 1890, 1 vol. in-12).

2. Sur cette lutte entre l'Angleterre et la France pour l'empire de l'Inde, voir l'ouvrage déjà cité d'E.-J. Rapson, ouvrage sommaire, mais bien fait et corrigeant sur plusieurs points les auteurs précédents.

Si nous passons aussi rapidement sur la lutte de Robert Clive et de Dupleix, c'est que nous aurons à revenir sur la matière à l'article de la compagnie française des Indes orientales, et nous réservons quelques développements pour ce moment.

Nous nous étendrons un peu, en revanche, sur les luttes heureuses des Anglais contre les Hindous.

Ce n'était à l'origine que l'instinct de la conservation personnelle qui avait poussé la compagnie anglaise des Indes à prendre part aux querelles des princes hindous, dont les ravages s'étendaient jusqu'aux portes de ses établissements.

Quelques heureux faits de guerre jetèrent, sans plan prémédité à l'avance, « les premiers jalons de la route que « le char victorieux de l'Angleterre devait si glorieusement « parcourir dans l'Inde..... Ce fut sous l'empire d'une abso- « lue nécessité, sans idée aucune d'extension de territoire, « que la Compagnie commença ses travaux militaires[1] ».

Comme le dit Macaulay, à l'arrivée de Robert Clive aux Indes, la Compagnie n'était absolument qu'une réunion de marchands. Elle ne devint une puissance politique qu'après la conquête de la province du Karnate sur Mohammed-Ali (1756) et la victoire de Plassey (1757), qui lui donna les provinces du Bengale, de Behar et d'Orissa. Dès lors, la marche des affaires de la Compagnie se complique. A une association marchande se superpose un corps politique.

En 1761, les districts de Burdwan, de Midnapore et de Chittagong furent cédés à la Compagnie par les princes indigènes et annexés à la présidence du Bengale[2].

En 1763, nouveaux succès des Anglais qui s'emparent,

1. Le major Fridolin, *Les Anglais et l'Inde (Revue des Deux Mondes*, 1856, t. VI, p. 316-317).

2. E. Avalle, *Notices sur les colonies anglaises*, Paris, 1883, in-8°.

après avoir battu l'empereur des Mongols et ses feudataires, de toute la plaine centrale de l'Inde.

En 1765, lord Clive conclut un traité avantageux avec le Grand Mogol. Grâce aux victoires et aux succès des années précédentes, il en obtint la reconnaissance des résultats de la victoire de Plassey, c'est-à-dire l'abandon définitif aux Anglais des trois provinces du Bengale, de Behar et d'Orissa [1].

Des dissentiments intestins succédèrent à ces luttes heureuses. La taxation des denrées indigènes, le monopole établi par la Compagnie sur l'eau-de-vie, le sel, l'opium et le tabac, telles en étaient les causes principales.

Le Gouvernement y vit une occasion favorable d'intervenir et manifesta la prétention de régler les dividendes des actions de la Compagnie. Celle-ci ne put conserver la libre disposition de ses revenus qu'en promettant une subvention annuelle de 400,000 livres sterling pendant cinq ans au gouvernement métropolitain, qui s'engageait, en revanche, à reconnaître les nouvelles acquisitions faites dans l'Inde.

En 1768, d'après un compte de la compagnie anglaise des Indes orientales cité par Adam Smith [2], le revenu net était de 2,048,747 livres sterling. Il faut ajouter à ce chiffre un revenu de 439,000 livres sterling en terres et en douanes, et compter pour 400,000 livres sterling les profits que lui procurait son commerce.

Cette situation prospère ne se maintint malheureusement pas longtemps. Les charges de la Compagnie augmentaient avec ses territoires. En 1772, elle fut réduite à solliciter du trésor anglais un emprunt de 1,400,000 livres sterling. Ce fut pour le parlement anglais l'occasion d'une première immixtion dans le gouvernement local de l'Inde

1. Leone Levi, *History of British commerce*, London, 1880, in-8, p. 30.

2. *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des Nations*, livre V, chapitre 1.

et d'un remaniement important dans les statuts de la Compagnie. Par un acte de la treizième année du règne de Georges III, cap. 63 (1773), il fut déclaré que l'élection des vingt-quatre directeurs de la Compagnie serait réservée aux seuls actionnaires possédant plus de 1,000 livres sterling d'actions. En outre, les directeurs ne seraient plus élus que pour quatre ans.

Jusque-là, les directeurs généraux résidaient à Londres et commandaient de là aux quatre gouverneurs de l'Inde anglaise.

L'acte de 1773 établit encore sur ce point une importante innovation. Un gouverneur général et quatre conseillers siégeant à Calcutta, *furent nommés par la Couronne* pour cinq ans. Chargés de l'administration civile et militaire des districts du Bengale et d'Orissa, ils exerçaient un droit de contrôle sur l'administration des présidences de Madras et de Bombay.

Une cour suprême de justice, nommée par le roi d'Angleterre, était instituée en même temps à Calcutta. Dans certains cas, les décisions de la Cour étaient soumises à la sanction royale. Les lois et règlements promulgués par le gouverneur général, auquel on reconnaissait le pouvoir législatif, devaient, pour avoir force légale, avoir été enregistrés devant cette Cour suprême.

Un autre acte, rendu la même année, remettait à la Compagnie, en considération de ses embarras financiers, les payements annuels dont elle était redevable à la Couronne, et autorisait, pour lui venir en aide, l'émission en bons de l'Echiquier de 1,400,000 livres sterling. C'était une compensation bien légère aux prérogatives enlevées à la Compagnie.

En même temps, le Parlement instituait une organisation hindoue, la première que nous connaissions et qui s'inspirait des documents remis par Warren Hastings. Le régime judiciaire était constitué sur la base du *statut personnel,* c'est-à-dire de la loi de la personne en cause.

Dans le cas où les deux parties seraient de nationalité différente, il était ordonné (ce n'était là qu'une répétition de ce qui s'est toujours fait en pareil cas) que la loi du défendeur serait adoptée.

Nous venons de nommer Warren Hastings[1]. Lord Clive et Warren Hastings sont les vrais créateurs de la puissance anglaise aux Indes.

Né en 1733, Hastings était entré, comme lord Clive, au service de la Compagnie de très bonne heure et en qualité de simple commis.

Ses brillantes qualités le tirèrent bientôt des grades subalternes, et, dès 1772, il devint gouverneur de la province de Bengale, la plus importante de toutes[2]. Deux ans après, la Cour des directeurs le nommait gouverneur de l'Inde anglaise (1774).

Dans cette haute position, il augmenta par d'heureuses conquêtes les possessions de la Compagnie. Il défit l'invasion de Hyder-Ali et battit ses alliés, les Mahrattes (1780).

En 1781, le privilège de la Compagnie allait expirer quand il fut renouvelé pour dix ans[3], à des conditions onéreuses.

1. Sur W. Hastings, voir les récents ouvrages de Sir A. Lyall (Londres, 1889, in-12) et du capitaine Trotter (Oxford, 1890, in-12). Il en ressort que W. Hastings n'a jamais amassé de grande fortune et que sa probité personnelle est désormais reconnue. C'est du reste à Clive et à Hastings qu'on doit attribuer, en bonne partie, la fin des excès et des scandales qui avaient déshonoré jusqu'à eux l'administration de l'Inde et qui étaient tels que la Compagnie regardait volontiers comme *honnête* l'employé ou l'agent n'ayant jamais maraudé pour son compte *au delà d'une mesure juste et modérée*. (V. le compte rendu de l'ouvrage du colonel Wilson sur *Lord Clive*, *Revue historique* de mars-avril 1892, p. 388, note 3.)

2. V. W. Bolts, *État civil, politique et commerçant du Bengale ou Histoire des conquêtes et de l'administration de la Compagnie anglaise dans ce pays*, ouvrage traduit de l'anglais par M. Demeunier. A La Haye, chez Gosse, 1875, in-8°.

3. Malgré les sombres prédictions de l'abbé Raynal, qui prévoyait une révolte des Indiens contre « l'avide et féroce association de commerçants » qui a causé leurs malheurs, « les aggrave et en jouit tranquillement ». (Abbé Raynal. *Histoire philosophique des deux Indes*, Genève, 4 vol. in-4°, 1780, t. I, p. 396-397.)

L'État, d'ailleurs, à chaque échéance, se montrait de plus en plus difficile pour accorder le renouvellement désiré. Il fut convenu à cette date (1781) que la Compagnie payerait d'abord à l'État une somme de 400,000 livres sterling pour solde de tout ce dont elle pourrait lui être redevable. Les dividendes de la Compagnie devaient, de plus, être limités à 8 0/0 ; et le surplus des revenus serait, pour les trois quarts, versé au Trésor métropolitain.

Tout en battant les Hindous et en repoussant à jamais du continent indien les derniers Hollandais qui s'y trouvaient encore (nous faisons allusion à la reddition aux Anglais en 1781 de l'établissement néerlandais de Nagapatam), Warren Hastings songeait en même temps à utiliser les ressources naturelles des beaux pays sur lesquels s'étendait son pouvoir.

Ce qui attira le plus son attention, ce fut le développement de la fabrication de ces étoffes des Indes que se disputaient depuis nombre d'années toutes les dames de l'Europe, sous le nom de toiles peintes, de mousselines, d'*écorces d'arbres,* de *furies,* etc. Les Italiens passaient, à ce moment, pour posséder les filatures les plus parfaites. Hastings fit venir de la Lombardie dans l'Inde des ouvriers pour organiser en Asie des filatures perfectionnées (1775).

Cependant bien des reproches se faisaient entendre en Angleterre sur les richesses extraordinaires du gouverneur général de l'Inde, sur les exactions auxquelles, disait-on, il les devait, sur les actes de cruauté qui auraient été plus d'une fois ordonnés par lui.

En 1785, Warren Hastings revint en Europe pour répondre aux accusations que ses ennemis lançaient contre lui. Un procès s'instruisit en 1788. Il se prolongea jusqu'en 1795, époque à laquelle Warren Hastings fut solennellement acquitté[1].

1. « Des recherches récentes, dit un auteur de nos jours, ont fait « tomber une partie des abominables légendes qui avaient cours sur la période

Des voix éloquentes se firent entendre dans ce grand débat. Si le conquérant de l'Inde, si l'habile politique rencontra de puissants soutiens dans le Parlement, il entendit tonner contre ses exactions et sa cruauté Fox, Burke et Shéridan.

Fox avait vainement tenté, en 1783, de rattacher davantage la Compagnie à la Couronne. Pitt fut plus heureux, l'année suivante : le bill qu'il fit adopter en 1784 instituait un Conseil composé de six membres du Conseil privé du Roi, présidé par le chancelier de l'Echiquier, et qui, sous le nom de « Board of contrlo » (Bureau du contrôle), devait surveiller tous les actes de la Compagnie et défendre l'honneur de l'Angleterre quand il se trouverait compromis.

Le même acte donnait à la Cour des directeurs de la Compagnie le droit de nommer le gouverneur général et de déclarer la guerre.

Le « Board of control » devait régler avec un comité secret de trois directeurs ce que la Cour des directeurs, d'ailleurs maîtresse des affaires communes, ne croirait pas pouvoir décider.

Depuis cette époque, il est important d'en faire la remarque, deux influences contraires ont présidé aux destinées de l'Inde anglaise :

1° Celle des actionnaires, représentés par la Cour des directeurs ;

2° Celle du « Board of control », fondé de pouvoirs du Parlement et de la Couronne.

A chacune de ces autorités rivales se rattacha plus tard une force militaire distincte. Il y eut l'armée de la Couronne et celle de la Compagnie.

« héroïque de la domination des Anglais aux Indes et ont permis de réhabi-
« liter les premiers vice-rois, même Warren Hastings ». (J. Chailley-Bert, *Les Anglais en Birmanie*, *Revue des Deux Mondes* du 1er janvier 1892, p. 71-72.)

Lord Cornwallis, gouverneur général des Indes de 1786 à 1793, inaugura une complète réforme dans l'administration civile et militaire de la Compagnie, « Les services « publics furent nettement séparés de la gestion financière. « Dans chaque district, les intérêts fiscaux furent confiés « à un collecteur, les affaires judiciaires à un juge, enfin « le domaine de l'administration proprement dite à un « magistrat... Ces différentes fonctions constituèrent le « *covenanted service,* c'est-à-dire une catégorie d'emplois « exclusivement réservés à des jeunes gens qui, en rece- « vant leur brevet d'admission au service de la Compagnie, « s'engageaient par un contrat, ou *covenant,* à ne faire « aucune opération commerciale et à n'accepter aucun « présent dans l'exercice de leur charge[1] ».

Un bill de 1788 décida que les dépenses nécessaires à la sécurité des territoires anglais dans l'Inde seraient désormais à la charge de la Compagnie. Le même acte enjoignit à la Cour des directeurs de remettre chaque année au Parlement le compte des recettes et des dépenses de l'Inde.

En 1793, nouvelle intervention de l'État dans les affaires de la Compagnie à propos du renouvellement de la charte et du monopole commercial.

A cette époque, les guerres du Maïssour et des états mahrattes étaient terminées; elles avaient accru considérablement les possessions anglaises de l'Hindoustan. Avant la fin du XVIII[e] siècle, en effet, le pouvoir de Tippoo-Saïb, le dernier souverain de l'Inde, avait été complètement détruit par lord Cornwallis et par lord Wellesley. Ses territoires avaient été annexés à ceux de la Compagnie. Sa capitale, la ville de Seringapatam, était tombée au pouvoir des Anglais.

En 1799 et 1800, les districts de l'intérieur du Maïssour et du Tanjore furent soumis à l'influence de la Compagnie.

1. C[te] Goblet d'Alviella, *L'Angleterre dans l'Inde (Revue des Deux Mondes*, année 1876, t. XVI, p. 593-594).

En 1801, le Karnatic subit le même sort ; le roi d'Aoudh céda à la Compagnie la moitié de ses territoires d'Allahabad, de Rohilkhand et de Doâb[1], et le reste fut placé sous la protection des Anglais. Lord Wellesley brisa, en 1802, par le traité de Bassein, la confédération des Mahrattes. En 1803 les districts de Doâb, de Delhi, d'Agra et une partie des pays de Bondalkhand et de Kattack tombèrent au pouvoir des armées anglaises.

Malgré ces succès, malgré l'appui constant que lui prêtait le Gouvernement, la compagnie des Indes était toujours endettée. Elle continuait bien à payer des dividendes de 10 1/2 0/0 en moyenne ; mais ils n'étaient pas pris sur ses bénéfices.

En 1805, suivant J.-B. Say, la Compagnie avouait devoir 150,000,000 de francs en Angleterre et 640,000,000 de francs dans l'Inde, soit 790 millions de francs de dette totale. La Compagnie hérita, l'année suivante, des possessions du dernier rejeton du Grand Mogol ; mais cet accroissement de puissance ne rendait pas meilleure sa situation financière. La charte de la Compagnie expirait en 1813 ; un acte du 21 juillet de cette année la renouvela pour vingt années. Parmi les réformes introduites, sur l'avis de Warren Hastings, dans la nouvelle charte, figurait en première ligne la restriction du monopole commercial de la Compagnie. Elle dut permettre aux particuliers le commerce de l'Inde, sous certaines conditions, il est vrai, ne conservant guère que le privilège exclusif du commerce du thé de la Chine.

A la suite de la charte nouvelle, des associations de banquiers se formèrent qui reçurent de la compagnie des Indes le sous-monopole du commerce du pays. Elles arrivèrent bientôt à un degré de prospérité qui leur valut le nom collectif de « merchants-princes », princes marchands.

1. Nous écrivons ce mot, comme Victor Jacquemont l'écrit. (V. *Correspondance de V. Jacquemont*, Paris, 1841, 2 vol, in-12, tome 2, p. 323.)

Elles devinrent, notamment, les banquiers des officiers civils et militaires en service aux Indes. Entraînées peu à peu vers des spéculations effrénées, ces maisons finirent pourtant par sombrer presque toutes vers 1830.

Le succès de la politique anglaise aux Indes continuait, pendant ce temps, à s'affirmer par nombre de guerres heureuses. Le conflit qui avait éclaté de nouveau avec le Népaul en 1813, s'était terminé en 1816 par l'établissement définitif de la Compagnie dans cette contrée. Le sultan de Pouna avait été dépossédé en 1817 et la majeure partie de ses états annexée à la présidence de Bombay.

En 1818, la suprématie de la Grande Bretagne sur l'Inde centrale était définitivement établie. En 1824, la guerre, qui venait de se terminer avec l'Empire Birman, assura à la Compagnie la possession de divers districts de la côte orientale du golfe du Bengale. La même année voyait l'annexion d'Assam. En 1826, Bhartpore suivit le sort d'Assam.

Un voyageur français bien connu, Victor Jacquemont, signale dans ses lettres d'Asie un singulier projet dont nous n'avons pas trouvé trace ailleurs et qui se place quelques années à peine après l'époque à laquelle nous sommes arrivés. Nous voulons parler d'un certain projet d'achat de Pondichéry et des autres comptoirs français par la compagnie de l'Inde anglaise, moyennant une somme de 25,000,000 de francs[1]. Mais nous n'avons pas à nous arrêter sur cette offre problématique des Anglais, qui n'aurait certainement jamais été acceptée en France.

Empruntons seulement encore un renseignement à ce voyageur : il évalue, au même moment (19 juillet 1831), le revenu de la Compagnie, à vingt-six millions de livres sterling.

En 1833, une prolongation de la charte de la Compagnie

1. Victor Jacquemont *Op. cit.*, p. 102. (Lettre du 19 juillet 1831.)

était nécessaire. Ce fut pour le Gouvernement une nouvelle occasion de profiter de cette échéance (il rendait le plus fréquents possible les renouvellements de la charte) pour faire tomber les derniers restes de ses privilèges commerciaux.

La négligence de la Compagnie à ouvrir des routes dans l'Inde fut entre les mains de ses adversaires une arme dangereuse, car ils y trouvaient facilement la preuve de l'oubli qu'elle faisait ainsi de ses plus pressants intérêts militaires et commerciaux.

Dans la session de 1833-1834, le parlement anglais, à la suite d'une enquête commencée depuis quatre ans, enleva à la Compagnie le dernier monopole qui lui restât : le commerce exclusif du thé avec la Chine. Les ports de l'Inde, ouverts, dès lors (1832-1833), à tous vaisseaux appartenant à des pays unis avec l'Angleterre par des traités de commerce, les ports de l'Inde, disons-nous, tous les territoires, tous les pouvoirs et créances de la Compagnie furent transmis, à la même date, au Gouvernement, à charge par lui de payer les obligations et de rembourser par annuités les actions. L'île de Sainte-Hélène[1] fit aussi retour à la Couronne.

L'administration de l'Inde était conservée, moyennant ces conditions écrasantes, pour une période de vingt années, à la Compagnie, sous la surveillance du Bureau de contrôle.

Le gouvernement civil et militaire fut confié à un gouverneur général assisté d'un conseil de quatre membres, dont trois nommés par la Compagnie et un par la Couronne. Ce conseil siégeait dans l'Inde ; il était chargé de l'exer-

1. Concédée en 1673 par Charles II à la compagnie des Indes anglaises orientales, l'île de Sainte-Hélène avait été rendue au Gouvernement en 1815, quand elle eut été choisie par lui comme lieu d'exil de Napoléon Ier. A la mort de l'Empereur (5 mai 1821), elle fut rendue à la Compagnie, et enfin en 1833, définitivement rétrocédée au Gouvernement.

cice du pouvoir législatif, sauf sanction de la Cour des directeurs. La nomination du gouverneur général était maintenue à la Cour des directeurs, sous l'approbation du Roi.

Le Parlement se réservait enfin le droit de révoquer les actes de la Compagnie et d'intervenir, sous certaines conditions, dans le gouvernement de l'Inde.

Suivant cette même charte de 1833, la Cour des directeurs devait être composée de trente membres élus à vie parmi les actionnaires ayant 2,000 livres sterling d'actions et comptant deux ans de résidence en Angleterre.

Chaque directeur recevait par an un traitement de 300 livres sterling. Il s'y joignait pour lui et pour ses collègues la distribution des brevets des divers services de l'Inde, fructueuse branche de revenus qu'on n'estimait pas monter, dans son ensemble, à moins de 10,000 livres sterling par an, soit pour chaque directeur un supplément de traitement égal au traitement lui-même.

De 1834 à 1852, plus d'une guerre heureuse vint augmenter les possessions de la Compagnie. En 1834, la Vieille Dame, « Old Lady », comme l'appelaient les Hindous, voyait passer sous sa domination directe l'état de Maïssour. En 1843, le royaume de Sind fut annexé à ses territoires; en 1849, le Satara et le Pandjab; en 1852, le royaume de Pégou.

En 1849, les ports de l'Inde, qui avaient été ouverts dès 1833 aux vaisseaux des nations alliées à l'Angleterre par un traité de commerce, furent déclarés libres et francs. Tous navires étrangers purent y aborder.

La dernière charte de la Compagnie, celle de 1853, donna à la Couronne une plus grande part encore dans le gouvernement de l'Inde.

Elle ne modifia pas l'acte de 1833, mais bien le personnel de la Cour des directeurs. De trente, ils furent réduits à douze ; leur traitement fut élevé de 300 livres sterling à 500 livres sterling. Ils perdirent, en revanche, le plus beau

fleuron de leur couronne quand l'acte de 1853 leur enleva le privilège de distribuer les commissions ou *writerships* [1].

Les brevets du service civil de l'Inde furent désormais mis au concours. Seules, les commissions d'officiers de l'armée de l'Inde continuèrent à être distribuées par la Compagnie ; on sait que ce ne pouvait être qu'à des Anglais.

Des modifications furent aussi apportées à la même date à la composition de la Commission chargée de la revision et de la coordination des lois indiennes.

La Cour des directeurs était enfin autorisée à créer une nouvelle présidence dans les provinces du nord-ouest et à modifier les limites des trois autres présidences.

Au mois de mai de l'année 1857, une révolte éclata dans l'Inde anglaise. De Meerut, elle se répandit bientôt dans tout le Bengale. Quatre-vingts régiments indigènes se trouvèrent en même temps soulevés. Delhi et plusieurs autres places tombèrent en leur pouvoir. On sait quels horribles traitements les employés anglais faits prisonniers eurent à souffrir. On connait le massacre de Cawnpore, les impressions terribles des Anglais défendant Lucknow contre les rebelles, et les privations inouïes qu'eurent à supporter les malheureux assiégés. On sait aussi quelle émotion ces événements causèrent en Angleterre.

Cette grande insurrection fut l'arrêt de mort de la Compagnie, qui n'avait su ni la prévenir ni la dompter, et qui avait laissé de pareilles atrocités s'accomplir.

Le ministère tory profita des dispositions des esprits pour présenter, le 7 mars 1858, le bill des Indes qui fut adopté quelques mois après, et aux termes duquel tous les pouvoirs de la compagnie des Indes orientales étaient

1. Nous empruntons ces détails à l'ouvrage du major Fridolin intitulé : *Les Anglais et l'Inde*. Nous devons faire remarquer, en ce qui concerne le nombre de membres auquel fut réduit la Cour des directeurs, qu'un autre auteur, M. E. Avalle, chef de bureau au Ministère de la marine, auquel on doit d'intéressantes notices sur les colonies anglaises, dit que le nombre des membres de la Cour des directeurs fut porté de douze à dix-huit, l'État se réservant la nomination des six nouveaux membres.

transmis à la Couronne. La loi du 2 août 1858, appelée loi pour un meilleur gouvernement de l'Inde (*act for the better government of India*) organisa cette transmission. Le 1er novembre 1858, une proclamation fit connaître aux populations de l'Inde l'intention de S. M. Victoria d'assumer désormais le gouvernement direct des colonies anglaises du continent asiatique.

La Compagnie supprimée, le « Board of control » devint un Ministère composé du ministre des Indes et d'un conseil de quinze membres, dont huit nommés par la Couronne et les sept autres par leurs collègues. Un gouverneur général, ou vice-roi, installé à Calcutta, assisté d'un conseil de six membres, était chargé, sous la direction de ce ministre, de l'administration des affaires intérieures, finances, relations extérieures, armée et travaux publics de l'Inde[1].

La situation financière de la Compagnie était loin d'être satisfaisante au moment de sa disparition. Le montant des dettes s'accroissait, en effet, d'environ vingt millions de francs par an.

L'Inde anglaise, qui compte 255 millions d'habitants[2], est administrée aujourd'hui par un vice-roi qui correspond avec la Couronne par l'entremise d'un ministère nommé *India Office*. A la tête de ce ministère est un secrétaire d'État au traitement annuel de 5,000 livres sterling (125,000 fr.) Le pouvoir du vice-roi de l'Inde est, en fait, à peu près souverain.

Quant aux héritiers des anciens maîtres de l'Inde, aux nababs du Carnatic ou du Dekkan, un résident anglais leur donne, sous le nom d'avis, des ordres qu'il n'y a pas à discuter.

« On peut prétendre, dit J.-R. Seeley, que l'Angleterre

1. V. le *Journal des Économistes* de mai 1883, p. 239, article de M. de Fontpertuis.

2. 255,647,863 habitants, d'après l'*Almanach de Gotha* pour 1891, dont 199,043,492 habitants dans les états administrés directement par l'Angleterre et 56,604,371 dans les états tributaires ou protégés.

« serait en meilleure situation, si elle n'avait pas fondé cet « empire, si elle était restée, comme un simple commer- « çant, sur le seuil de l'Inde, ainsi qu'elle fait maintenant « sur le seuil de la Chine [1] » ; mais l'intérêt même de l'Inde, au dire de certains écrivains anglais, commande à l'Angleterre de ne jamais l'abandonner.

Nous avons résumé, aussi sommairement que possible, l'histoire de la compagnie anglaise des Indes orientales. Il reste à ajouter quelques détails sur le fonctionnement et l'organisation de cette grande association.

La compagnie des Indes orientales n'eut au début qu'une administration fort modeste. Au milieu du XVIII[e] siècle, un gouverneur général écrivait encore des Indes, comme l'eût fait le chef d'un simple comptoir, à la Cour des directeurs de Londres, *qu'il avait bien placé les marchandises*.

Le gouverneur n'avait, à ce moment, que 300 roupies de solde par mois[1]. Un conseil de neuf ou dix officiers était établi près de lui, et un corps de jeunes marchands l'assistait dans ses opérations d'achats et de ventes.

Cette organisation primitive se modifia plus tard, et, en même temps que le gouverneur des Indes prenait une importance considérable, le pouvoir central de la Compagnie recevait à Londres de grands développements. Deux corps étaient appelés à le diriger : un corps législatif composé d'actionnaires ayant un droit de vote proportionnel à la quotité des fonds versés par eux, et un corps exécutif composé de vingt-quatre membres choisis par les actionnaires. Ce corps remplissait à la fois les fonctions de conseil d'État et d'administration suprême, et était divisé en plusieurs comités tenant des séances hebdomadaires.

Nous empruntons au *Dictionnaire du Commerce* de l'En-

1. J.-R. Seeley, *L'expansion de l'Angleterre* (trad. Baille et Rambaud), p. 230.
1. La roupie correspond aujourd'hui à 2 fr. 50 de notre monnaie.

cyclopédie Méthodique les renseignements qui suivent sur le fonctionnement de la Compagnie au commencement du XVII[e] siècle.

« La Compagnie n'a en propre que quelques petits vais-
« seaux, dont elle se sert aux Indes. Les autres vaisseaux
« qu'elle emploie pour son commerce appartiennent à des
« particuliers, ordinairement à trois ou quatre des plus
« riches directeurs ou à quelques puissants négociants de
« Londres, qui les font bâtir exprès, pour les lui louer à fret
« à chaque voyage, suivant une charte-partie que la Com-
« pagnie arrente auparavant avec eux[1].

« Les envois qui se font d'Angleterre aux Indes sont de
« l'or en lingots, des louis d'or de France, des pistoles d'Es-
« pagne, beaucoup de piastres ou pièces de huit, et de l'ar-
« gent en barres, ou même de la monnaie d'Angleterre battue
« à la Tour de Londres... Cet or et cet argent font ordinaire-
« ment les trois quarts ou les sept huitièmes de la cargaison
« des vaisseaux que la Compagnie envoye ; l'autre quart con-
« siste en plomb, en fer de Suède et d'Espagne, en canons
« de fer, en poudre, en mèche, en draps d'Angleterre de
« diverses couleurs, en quantité de serges et autres petites
« étoffes des manufactures du pays, dont elle débite environ
« pour six cent mille écus par an ; en cochenille, en vif-ar-
« gent, en vermillon, en corail brut d'Italie, et en ambre en
« grain, et autres petits ouvrages de France.

« Les retours des Indes sont du poivre, des drogues, du
« café, du coton filé, des toiles de coton, du salpêtre, des
« étoffes de soie avec de l'or et sans or, quantité de soies
« crues de Perse et de la Chine ; enfin, des cabinets, des
« paravents et autres telles curiosités.... ... Ces retours
« montent ordinairement à 900,000 l. st. par an et plus[2] ».

Un article important manque à l'énumération que nous

1. D'octobre 1737 à août 1739, la Compagnie fit partir d'Angleterre à destination des Indes 36 gros navires.

2. *Dictionnaire du Commerce*, t. I, p. 678 et suiv.

venons de citer, l'indigo. Vers la fin du XVIIe siècle, la Compagnie exportait de l'Inde, en moyenne, chaque année 50,000 livres de cette précieuse plante tinctoriale [1].

La Compagnie faisait cultiver dans la riche région du Bengale le riz, l'indigo, le coton [2], les graines oléagineuses, et faisait tisser aux indigènes les châles du Cachemire ou les mousselines de Dakka.

Nous avons eu plus haut l'occasion, en indiquant les divers amoindrissements que subit, à chaque renouvellement de la charte, le monopole commercial de la Compagnie, de dire dans quelle proportion les commerçants étaient appelés à profiter de ces événements. Tantôt, ils obtenaient la permission de fréter des navires à destination de l'Inde, passant à cet effet une convention bilatérale avec la Compagnie. Tantôt, ils s'intéressaient dans le chargement des bâtiments armés par la Compagnie.

Quoi qu'il en soit, quelque régulières et importantes que fussent les opérations de la compagnie anglaise, elle n'en éprouvait pas moins parfois des difficultés à supporter les charges considérables que lui imposait l'entretien de son empire asiatique. Elle se voyait fréquemment obligée de faire appel, par voie d'emprunt, au public et au Gouvernement, et, avec leur concours, elle arrivait à remettre ses affaires en état. Les capitaines, officiers et matelots de la Compagnie avaient, d'autre part, le droit d'emporter avec eux une petite pacotille.

Ces permissions, ces participations, ces pacotilles étaient autant de moyens d'échapper au monopole exclusif de la Compagnie.

Il est difficile de donner des règles générales, à propos

1. Les îles du Nouveau Monde, et surtout Saint-Domingue, étaient aussi des centres de culture de l'indigo, et faisaient, pour ce produit, concurrence à l'Inde.

2. C'est en 1788 que la Compagnie distribua pour la première fois des semences de coton étranger et en surveilla dès lors la culture En 1839, des planteurs américains furent amenés dans l'Inde.

d'une institution commerciale des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles. En Angleterre, en Hollande, comme en France, il n'y avait pas alors de règle sans exception, et les exceptions étaient souvent introduites d'une façon permanente dans la législation.

Qu'était, par exemple, ce prêt d'une somme de vingt millions fait en 1784 par la compagnie anglaise des Indes à douze personnes se destinant au commerce de l'Inde et de la Chine, sinon une exception à la règle? Ces douze associés, groupés ensemble par un versement commun de six millions, devaient s'engager à fournir à un prix convenu toutes les marchandises de l'Inde[1].

Un mot sur les actions de la Compagnie. Elles n'étaient originairement que de 50 l. st. ; mais elles furent portées à 100 l. st. en 1676. Leurs mouvements en hausse ou en baisse étaient surtout fréquents en Hollande, où leur prix ne dépendait souvent, comme on l'a dit, « que du bruit le plus « léger qui se répand, soit de guerre, soit de paix ; au lieu « qu'en Angleterre, il roule ordinairement sur la disette « ou l'abondance d'argent sur la place, sur l'heureux retour « ou sur la perte des vaisseaux que la Compagnie a en mer, « et sur la bonne ou mauvaise vente des marchandises qui « se fait deux fois l'année, savoir, au mois de mars et au « mois de septembre[2] ».

Après les difficultés des débuts et la réunion en une seule des deux compagnies des Indes orientales que l'Angleterre connut un moment[3], les associés jouirent d'une assez grande prospérité. Elle fut constante pendant les premières années du XVIII^e^ siècle ; puis, des vicissitudes survenant, des guerres s'élevant, les actions de la Compagnie éprouvèrent des alternatives de hausse et de baisse considérables.

1. V. O. Teissier, *Inventaire des archives historiques de la Chambre de commerce de Marseille*, 1 vol. in-4°, p. 432.

2. *Dictionnaire du commerce* (Encyclopédie méthodique), v° Compagnies de commerce, p. 678.

3. Au XVII^e^ siècle.

Nous relevons ci-joint, pour une période de 20 ans, de 1753 à 1773, le total du commerce de l'Inde avec la métropole[1] d'après les états généraux des importations et exportations. Ces chiffres sont extraits des registres de la douane d'Angleterre[2].

				IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Du 25 décembre	1752	au 25 décembre	1753.[3]	1.007.662 L.	788.374 L.
—	1753	—	1754.	1.186.159	844.247
—	1754	—	1755.	1.246.776	874.521
—	1755	—	1756.	796.472	488.880
—	1756	—	1757.	1.111.908	845.466
—	1757	—	1758.	222.946	922.142
—	1758	—	1759.	973.805	665.445
—	1759	—	1760.	1.785.679	1.161.670
—	1760	—	1761.	840.987	845.797
—	1761	—	1762.	972.838	1.067.353
—	1762	—	1763.	1.059.335	887.083
—	1763	—	1764.	1.182.844	1.165.600
—	1764	—	1765.	1.455.589	914.278
—	1765	—	1766.	1.975.981	783.961
—	1766	—	1767.	1.981.173	1.272.654
—	1767	—	1768.	1.507.963	1.156.082
—	1768	—	1769.	1.863.233	1.205.388
—	1769	—	1770.	1.941.627	1.082.030
—	1770	—	1771.	1.882.139	1.184.824
—	1771	—	1772.	2.473.192	941.361
—	1772	—	1773.	1.933.096	845.707

On voit, d'après ce tableau, que le commerce de l'Angleterre avec l'Inde se maintint, sauf quelques rares exceptions, à peu près au même niveau de 1752 à 1773. Si l'on remarque une atténuation dans les totaux des années 1757-1762, atté-

1. On sait qu'en 1773, les affaires d'Amérique, en laissant sur les bras des agents de la compagnie des Indes orientales quantité de marchandises importées à destination de l'Amérique, et notamment des cargaisons entières de thé, empêchèrent un moment la Compagnie de payer ses dividendes. (V. Bancroft, *Histoire des États-Unis*, trad. de l'angl., Paris, t. IX, 1864, in-8, p. 286-287.)

2. Ces états rédigés au siècle dernier par le chevalier Wilworth figurent au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie Méthodique, t. I, p. 95 et suiv.

3. Nous négligeons à dessein les fractions de livres.

nuation fort marquée, en particulier, pour l'année 1757-1758, il faut évidemment l'attribuer à la guerre qui armait alors, les uns contre les autres, Anglais et Français.

Cette branche du commerce général de l'Angleterre était, d'ailleurs, l'une des plus considérables. La première, semble-t-il, au chapitre des importations, elle n'était guère dépassée pour les exportations que par celles de l'Allemagne, de la Hollande, de l'Irlande et de l'Espagne[1].

Dès la seconde moitié du siècle dernier, la Compagnie jouissait d'une prépondérance incontestée en Europe et dans l'Inde. Hollandais et Français reconnaissaient cette suprématie et s'inclinaient devant elle.

L'abbé Morellet nous peint assez bien la situation dont nous parlons dans le mémoire semi-officiel qu'il composa en 1769[2].

Il y montre nettement les avantages de tous genres que possédait, à cette date, au détriment de sa rivale de France, la compagnie anglaise des Indes orientales.

Il appuie son jugement sur « des lettres de l'Inde arrivées « depuis peu, datées de diverses époques de 1768 et par « conséquent assez récentes pour représenter l'état ac- « tuel ».

« Ces lettres portent, dit-on, en substance, que le com- « merce des Anglais dans le Bengale est porté à un tel « point que les autres nations ne peuvent rien faire ;

« Que les demandes de la Compagnie anglaise dans les « manufactures vont au delà de ce que le pays peut fournir ; « qu'elles se montent pour l'année 1768 à cent vingt lacs de « roupies, qui font trente millions ; que le commerce parti-

1. Et quelquefois du Portugal. Nous ne parlons pas de la France qui ne vient dans ces états que bien loin en arrière, soit pour les importations, soit pour les exportations.

2. V. ses *Mémoires*, t. I, p. 172. On sait que Necker répondit, au nom de la compagnie française des Indes, aux attaques de Morellet et que Morellet riposta, continuant à assister régulièrement aux dîners de M^me^ Necker, au milieu de ses luttes contre le mari.

« culier des Anglais en toiles seulement va à plus de quinze « millions; que la Compagnie anglaise envoie aussi des fonds « considérables à la Chine ; qu'elle y a fait passer récemment « une somme de six millions... ; qu'on ne peut former des « cargaisons pour l'Europe qu'en achetant des Anglais « eux-mêmes leurs propres marchandises à un prix exorbi- « tant, et souvent d'une très mauvaise qualité, et qu'il a « fallu recevoir tout ce qui s'est offert, pour ne pas renvoyer « les vaisseaux à vide ;

« Que les Anglais ont sur toutes les autres nations qui « commercent dans l'Inde, des avantages qui ne permettent « pas à celles-ci de soutenir la concurrence... ;

« Que les Anglais ont encore un autre avantage, en ce « qu'ils ne payent les marchandises sur les lieux qu'avec « les revenus mêmes des provinces qu'ils ont conquises ; « qu'ils pourraient vendre en Europe les marchandises de « l'Inde au prix courant de l'Inde ; tandis que la Compagnie « de France se ruinera, lorsqu'elle ne retirera de l'achat à « la vente qu'un bénéfice de soixante, et même de soixante- « dix pour 0/0... ;[1]

« Que le Nabab du Bengale a fait publier diverses ordon- « nances contraires aux privilèges dont les Français, les « Danois et les Hollandais ont toujours joui, comme une « défense à tous les tisserands de travailler pour d'autres « que pour la nation anglaise, pendant quelques mois.... ;

« Qu'on est allé jusqu'à faire couper sur les métiers des « toiles commencées pour les Français et les Hollandais ; « qu'on ne veut plus reconnaître les privilèges accordés à « la Compagnie[2] ; qu'on lui impose des droits nouveaux « qu'elle n'avait jamais payés :

« Que le commerce est devenu si difficile, qu'il n'en reste « plus que le nom[3]. »

1 *Dict. du Com.*, t. I, p. 587. (Morellet, *Mémoire sur la Compagnie des Indes*, 1769.)

2. Il s'agit là de la compagnie française des Indes orientales.

3. *Dict. du Com.*, t. I. p. 596.

« Je sais bien, ajoute notre auteur, que les Anglais eux-
« mêmes ne peuvent pas faire grand fonds sur l'état dans
« lequel ils sont aujourd'hui dans l'Inde, ni le regarder
« comme constant ; il n'est pas dans la nature des choses ;
« c'est une situation violente et qui ne peut durer ; tôt ou
« tard ces peuples nombreux de l'Inde s'élèveront contre
« des commerçants qui prétendent les asservir[1]. »

Si les Hindous n'ont pas secoué le joug de l'Angleterre, les appréhensions de Morellet, que partageaient avec lui nombre d'auteurs du siècle dernier, n'en ont pas moins été justifiées, en partie, par de nombreuses insurrections. Nous en avons dit quelques mots plus haut.

La Compagnie a toujours été en garde contre les révoltes de ses sujets, et elle a eu soin d'entretenir entre eux les divisions de races et de religions qui les séparaient au moment de la conquête anglaise. Elle formait ainsi, pour ne citer qu'un exemple, ses corps d'infanterie de six dixièmes d'Hindous, de trois dixièmes de Musulmans et d'un dixième de Sicks.

En somme, l'Inde anglaise, qui n'était d'abord qu'un comptoir, est devenu un véritable empire.

Le marquis de Wellesley disait aux premières années du XIX^e^ siècle : « L'Inde doit être gouvernée d'un palais avec le « sceptre d'un homme d'État, et non pas d'un comptoir « avec une aune de marchand[2]. » Ses paroles ont été justifiées au delà de tout ce qu'il pouvait espérer.

La reine d'Angleterre exerce, depuis le 2 août 1858[3], les pouvoirs politiques que possédait auparavant la Compagnie. Cette dernière a cessé, par conséquent, d'exister comme corps politique ; mais elle subsiste comme association commerciale, et le ministre de l'Inde prélève, chaque année, sur les revenus de l'Inde les fonds nécessaires au paye-

1. *Dict. du commerce*, de l'Encyc. méth., T. I, p. 597.

2. Le major Fridolin, *Les Anglais et l'Inde. (Revue des Deux Mondes*, 1856, t. VI, p. 338.)

3. Elle a depuis pris le titre d'impératrice des Indes, sur les conseils, on le sait, de lord Beaconsfield.

ment des dividendes afférents aux actions des propriétaires de la Compagnie.

Ces revenus ont été accrus par la Couronne dès le premier moment de la nouvelle organisation. En 1859, en effet, on a élevé considérablement les droits de douane inscrits aux tarifs précédents. Ce n'est que tout récemment, en 1882, que le Conseil du gouverneur général de l'Inde est entré décidément dans la voie de la liberté commerciale en adoptant un acte qui supprime plusieurs droits *ad valorem* ou spécifiques.

L'armée que la Compagnie entretenait dans l'Inde a nécessairement reçu d'importants développements depuis l'absorption de la colonie par la Couronne. Nous n'avons pas, croyons-nous, à en donner le détail[1]. Il nous suffira de dire que le total des dépenses militaires s'élevait en 1857 à 319 millions de francs et qu'il a atteint en 1879-1880 la somme de 542 millions.

Nous ne dirons rien de l'agriculture. On cultive aujourd'hui à peu près les mêmes produits qu'autrefois dans la péninsule hindoustanique : riz, froment, orge, maïs, canne à sucre, indigo, pavot, coton, sésame, mûrier, safran, gomme-laque dans les plaines ; café, thé, quinquina dans les parties montagneuses. La culture des pavots nécessaires à la fabrication de l'opium demeure dans l'Inde le monopole du Gouvernement[2].

En somme, l'importance des belles conquêtes de Clive et de Hastings ne s'est entièrement révélée que le jour où d'habiles réformes ont ouvert un champ libre à la spéculation privée dans les domaines de la Compagnie, réformes qui ont été commencées en 1814 et achevées en 1834. Avant 1810, le gouvernement de l'Inde ne trouvait à emprunter qu'à 8 0/0. Depuis 1814, année où la charte primitive est

1. V., entre autres ouvrages, les études déjà citées de M. E. Avalle sur les *Colonies anglaises*.

2. V. Sir J. Strachey. *L'Inde*, préf. et trad. de J. Harmand, Paris, 1892, in-8°, p. 82.

battue en brèche, il emprunta à 6, 5 et 4 0/0. « Il est donc « permis de dire que si l'abolition du monopole n'avait pas « fait affluer dans l'Inde les capitaux privés et porté le « commerce du pays à un degré de prospérité inconnu jus- « que-là, la Cour des directeurs n'aurait pu faire face aux « dépenses énormes des guerres qu'elle a dû soutenir « pendant ces quarante dernières années[1] ».

De plus, ainsi dégagé, le gouvernement de l'Inde put s'occuper des ouvrages d'irrigation, des voies de communication. Il en était temps. En 1825, il n'y avait pas 20 milles de route carrossable dans tout le Bengale.

Que conclure de ces quelques faits ?

On y trouvera, si nous ne nous abusons, la preuve qu'utile et bon aux débuts d'une Compagnie, le monopole finit, avec le temps et dans un milieu mieux organisé, par nuire plus que servir.

La conquête de l'Inde par la Compagnie anglaise a produit, à tout prendre, de grands résultats pour la civilisation, et l'invasion pacifique de l'influence européenne est pour l'ancien empire du Grand Mogol une source constante d'améliorations et de progrès. Il reste encore à faire en plus d'un sens, et notamment pour moraliser la justice. Le faux témoignage d'un natif du Bengale n'était encore coté, il y a quelques vingt ans, qu'un *ana* ou 17 centimes. Mais, depuis longtemps le pouvoir arbitraire des rajahs n'est plus à craindre et les millionnaires hindous étalent aujourd'hui leurs richesses au soleil sans que leur tête tremble sur leurs épaules. C'est le plus bel éloge qui puisse être fait de l'œuvre de la Compagnie anglaise et de la Couronne[2].

1. Le major Fridolin, *Les Anglais et l'Inde*. (*Revue des Deux-Mondes* de 1857, t. I, p. 383.)

2. Le cadre de cet ouvrage ne nous permet pas de nous attarder plus longtemps sur l'histoire de la compagnie anglaise des Indes orientales, et encore moins de jeter un coup d'œil sur les dangers que présente pour l'Asie anglaise le voisinage de plus en plus menaçant des Russes. Si le plan de cette étude le comportait, nous compléterions volontiers les pages qui précèdent à l'aide des nombreux

COMPAGNIE ÉCOSSAISE DES INDES ORIENTALES.

L'Écosse a connu aussi une *Compagnie des Indes orientales,* qui a subsisté quelque temps concurremment avec la compagnie analogue d'Angleterre. De même que chaque nation avait son parlement, chacune aussi avait ses compagnies de commerce. La jalousie que les deux peuples éprouvaient l'un contre l'autre les séparait dans le monde du commerce comme dans celui de la politique.

« Enfin, après plusieurs tentatives, toutes faites inutile-
« ment, depuis le règne de Jacques Ier et particulièrement
« sous celui de Guillaume III, l'union des deux royaumes
« et de leurs parlements ayant été faite en 1707 sous le
« règne de la reine Anne, les compagnies des Indes orien-
« tales eurent le même sort, et celle d'Écosse fut réunie
« presque en même temps à celle d'Angleterre[1]. »

ouvrages existant sur la matière, tels que les suivants : *History of the East-India Company*, 1600-1779 (Londres, 1779, in-4°) ; *Annals of the honorable East-India Company*, by John Bruce (Londres, 1810, 3 vol. in-4°) ; *An essay on the East-India trade*, avec une vue des intérêts des Compagnies hollandaise, française et anglaise (Londres, 1770, in-8°); *Précis historique de l'établissement et des progrès de la Compagnie anglaise des Indes orientales*, traduit de l'anglais par M. R. (Paris, 1815, in-8°); etc., etc. Nous nous servirions volontiers, aussi, entre bien d'autres réconts ouvrages, du beau livre paru sous ce titre : « Sir John Strachey, *L'Inde*, préface et traduction de Jules Harmand, ministre plénipotentiaire » (Paris, 1892, in-8), « incontestablement le meilleur qui ait été « publié sur l'administration de l'Inde » (*Ibid.*, préface du traducteur, p. IV). Nous n'aurions garde, enfin, d'oublier les savantes publications du « Record office « (Calendar of state papers, — colonial series, — *East Indies)* » etc.

La matière, d'ailleurs, n'est pas près d'être épuisée. Les archives de la Compagnie des Indes anglaise ne sont pas encore en ordre et n'ont guère encore été utilisées, comme en a témoigné, le 17 janvier 1890, M. F.-C. Danvers, propre directeur des archives de l'*India office*. (V. la *Revue historique* de novembre-décembre, 1891, p. 387.)

1. *Dictionnaire du commerce*, de l'Encyclopédie méthodique, v° Compagnie, t. I, p. 699.

CHAPITRE IV.

AMÉRIQUE.

Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Amérique.

---

§ 1. Compagnie de la Virginie ou de Londres.

Walter Raleigh, lord-propriétaire de la Virginie, cède ses droits à une compagnie. — Organisation et débuts de la compagnie de la Virginie, 1606. — Le Roi lui abandonne la direction suprême de la colonie. — Effets de cette mesure. — Conflits entre la Compagnie et le Roi. — Suppression de la Compagnie, 1623.

Walter Raleigh, après avoir fait dans l'Amérique du Nord les découvertes que l'on sait, fut créé par patente royale, en 1584, lord-propriétaire de la Virginie. Mais il ne tarda pas à se défaire de ses concessions en faveur d'une compagnie qui fut formée en 1606.

Le 10 avril 1606, en effet, Jacques I^er^ partagea entre deux compagnies chargées de la coloniser toute la côte nord de l'Amérique située entre le cap de la Peur et Halifax, sauf peut-être le petit coin de l'Acadie, alors entre les mains des Français. La première compagnie, dite *de Londres ou de Virginie,* comprenait des nobles et des négociants de Londres ; la seconde, dite *de Plymouth ou du Nord de l'Amérique,* des commerçants et des personnages de l'ouest de l'Angleterre [1].

La première, la seule dont nous nous occupions en ce moment, devait occuper les régions situées entre le 34° et le 38° degré de latitude septentrionale, c'est-à-dire du cap

1. Pour cette seconde compagnie, voir plus loin § 2, Compagnie de Plymouth, du Nord de l'Amérique ou de la Nouvelle Angleterre.

de la Peur à la frontière méridionale du Maryland. La seconde compagnie s'étendait du 41° au 45° degré. L'espace intermédiaire (entre le 38° et le 41° degré) était « abandonné à la concurrence des deux sociétés [1] ». On avait stipulé, pour éviter tout danger de voisinage, que chacune des deux compagnies ne pourrait faire d'établissements à une distance moindre de 100 milles de ceux de sa rivale.

Le Roi autorisait les membres de la compagnie de Londres, sir Thomas Gates, sir George Summers, Richard Hackluyt, etc., — c'étaient, en général, de grands seigneurs, — à former des plantations et des colonies le long de la côte, les investissant de la pleine propriété des terres à découvrir sur une étendue de 50 milles de chaque côté du point où ils placeraient leur première habitation, et, dans l'intérieur du pays, jusqu'à 100 milles de profondeur. La Compagnie avait un sceau commun pour ses actes ; mais elle ne pouvait élire ses officiers, ni avoir de statuts particuliers. Le Roi se réservait l'autorité législative et la nomination du Conseil supérieur résidant en Angleterre et du Conseil inférieur siégeant en Amérique, conseils devant diriger l'administration de la Compagnie.

En somme, la compagnie de Londres recevait un territoire désert avec le droit de le peupler et de le défendre [2].

Pour attirer les émigrants, le Roi leur accordait le droit d'être traités comme citoyens anglais, la possession de terres affranchies de tenures, le droit *d'exporter* sept ans durant d'Angleterre, sans payer de droits, tous les objets nécessaires à la colonie, toute liberté de commercer avec les nations étrangères, enfin, le droit d'appliquer à la colonie, pendant vingt et un ans, des droits d'entrée frappant les marchandises du dehors.

La métropole renonçait ainsi, fait digne de remarque, au commerce exclusif qu'on regardait alors comme le princi-

1. G. Bancroft, *Hist. des États-Unis*, tr. de l'anglais, Paris, 1861, t. I, p. 133.
2. *Ibid.*, p. 132.

pal avantage à retirer de l'établissement d'une colonie. Les premiers essais de la Compagnie furent très faibles. Un petit vaisseau de 100 tonneaux et deux barques confiées au capitaine Newport furent expédiés en Virginie avec 105 hommes destinés à rester dans ce pays.

Le capitaine Newport mit à la voile le 19 décembre 1606, et atteignit la côte du nord de l'Amérique le 26 avril 1607. Il découvrit la baie de Chesapeake, rencontra la rivière qu'il nomma James et fonda Jamestown, la première et la plus ancienne cité des Anglais dans le Nouveau Monde. C'étaient d'heureux débuts ; malheureusement des dissentiments s'élevèrent entre les chefs. Les naturels du pays en profitèrent pour attaquer la colonie naissante ; la disette, la maladie se joignirent à tous ces maux. Mis à la tête de la petite colonie, unie enfin devant le danger, un capitaine du nom de Smith sauve la colonie et chasse les Indiens. Mais il est malheureusement fait prisonnier par eux. Epargné, dit-on, grâce à la fille du sachem Powhatan, chef de la principale tribu d'Indiens de cette partie de la Virginie, et rendu à la liberté, il retourne à la colonie de Jamestown. Elle était réduite à trente-huit personnes qui ne songeaient qu'à regagner l'Angleterre.

Enfin, des secours et de nouveaux colons arrivèrent de la mère-patrie. Trompés par des apparences de minerais d'or, les colons se mettent à la poursuite du précieux métal et cessent tout défrichement. La colonie est de nouveau réduite à un état voisin de la ruine. Smith entreprend alors de pénétrer plus avant dans le pays et, parcourant 3,000 milles, revient à Jamestown avec la description de la partie du continent américain comprise aujourd'hui sous les noms de Virginie et de Maryland. Pendant ce temps, la colonie avait à peine mis en culture trente acres de terrain.

Vers cette époque, un grand changement se fit. Par une charte datée du 23 mai 1609, le roi Jacques abandonna à la Compagnie la direction suprême qu'il s'était réservée jusque-là. Le conseil existant en Virginie fut aboli.

Quant au conseil résidant à Londres, il fut investi du droit de se recruter parmi les actionnaires de la Compagnie, et reçut le pouvoir de nommer le gouverneur de la colonie et de faire toutes les lois nécessaires.

Lord Delaware fut nommé par ce nouveau conseil gouverneur et capitaine général de la colonie de Virginie. Comme ce personnage ne pouvait quitter de suite l'Angleterre, le conseil envoya sir Thomas Gates et sir Georges Summers, le premier comme lieutenant général et le second comme amiral, avec neuf vaisseaux et 500 planteurs. Un des vaisseaux échoua sur la côte des Bermudes : c'était celui qui portait Gates et Summers. Smith, malade et épuisé par les efforts qu'il faisait pour rétablir l'ordre que troublaient les nouveaux arrivants, repartit à ce moment pour Londres, laissant six cents habitants dans la colonie. Mais, en moins de six mois, harassés par les Indiens, éprouvés par la faim, ils furent réduits à soixante.

Enfin, Gates et Summers arrivèrent des Bermudes sur deux barques qu'ils avaient construites et trouvèrent la colonie dans une extrême détresse.

Lord Delaware débarqua, à son tour, sur ces entrefaites. Il administra sagement la colonie, mais repartit pour l'Angleterre en 1611. Le 10 mai 1611, sir Thomas Dale, nommé gouverneur, établit la loi martiale dans la colonie. Le 12 mars 1612, une nouvelle charte et de nouveaux privilèges sont accordés à la compagnie de Virginie. Le Roi annexe à ses concessions les Bermudes et toutes les îles comprises dans le rayon de 300 lieues de la côte. La Compagnie fut autorisée, en même temps, à faire une loterie pour subvenir à ses frais. Celle-ci rapporta 30,000 livres sterling.

C'était le premier exemple qu'on eût encore vu en Angleterre de loterie autorisée ; nous devions le signaler à ce titre.

La culture du sol fit, à ce moment, de sérieux progrès. De grandes plantations de tabac furent créées en Virginie. La propriété individuelle des terres fut constituée au profit

des colons. Les relations de commerce se développèrent avec l'Europe. Un conseil d'État et une assemblée générale furent nommés pour administrer la colonie. L'assemblée devait se réunir quatre fois par an.

La Compagnie avait ouvert un commerce direct de tabac avec la Hollande et avait formé des magasins à Middelbourg et à Flessingue ; le roi Jacques s'en offensa comme d'une atteinte à ses droits, et sa mauvaise volonté à l'égard de la compagnie de Virginie se manifesta plus d'une fois, au détriment des nouveaux colons. Mais ceux-ci ne s'en effrayèrent pas. La Compagnie prit en 1619 « la résolu-« tion de restreindre l'autorité du gouverneur par un « conseil muni du pouvoir de redresser au besoin les torts « que pourrait commettre le premier magistrat. Les colons « mêmes furent admis à participer à la confection des lois »[1]. La première assemblée coloniale de la Virginie se réunit à Jamestown en juin 1619, heureuse aurore, disent les historiens américains, de la liberté législative en Amérique ! En juillet 1621, une constitution mémorable fut votée qui organisait un véritable parlement colonial. « Les colons ces-« sèrent d'être les serviteurs d'une compagnie de mar-« chands ; ils devinrent alors des citoyens libres. »[2] Les Indiens, entre temps, profitant de la négligence des colons à se préserver de leur approche, avaient concerté un massacre général des Anglais. Une guerre sanglante en résulta dans laquelle les deux nations rivalisèrent de cruauté.

A Londres, cependant, les affaires de la Compagnie étaient en assez mauvais état. Des factions divisaient les actionnaires, et les chefs de chaque parti se disputaient, aux assemblées générales, la direction des entreprises de la Compagnie.

« D'où il arriva que pendant quelques années, les affaires « furent conduites, dans les assemblées générales, non avec

1. G. Bancroft, *op. cit.*, t. I, p. 168-169.
2. *Ibid.*, p. 173.

« la maturité et la sagesse convenables à des négociants déli-
« bérant sur leur intérêt commun, mais avec la violence et
« l'animosité qu'on doit toujours attendre d'une assemblée
« nombreuse, dans laquelle des factions rivales se disputent
« la supériorité. »[1] Le parti qui avait le dessous dans les assemblées de la Compagnie avait le Roi pour allié naturel.

Le Roi n'assemblant pas le Parlement, les assemblées générales de la Compagnie devinrent alors une arène pour les officiers populaires, où l'on discutait les réclamations de la Couronne et les actes du conseil privé concernant le commerce et les colonies. Les ministres de Jacques Ier n'avaient pas toujours la majorité dans ces réunions. Le Roi constitua une commission pour examiner la conduite (9 mai 1623) des directeurs de la Compagnie. On saisit les papiers et les registres de celle-ci, et deux des principaux officiers de la Compagnie furent arrêtés. Sur le rapport de la commission, le Roi résolut de nommer désormais le gouverneur et le conseil métropolitain de la colonie. Il invita donc la Compagnie à lui rendre sa charte ; mais celle-ci refusa. Elle ne voulait pas renoncer à sa charte. Avant de prendre une décision définitive, le Roi envoya des juges, juges prévenus d'avance du sens dans lequel ils devaient agir, faire une enquête en Virginie. Enfin, le tribunal du banc du Roi annula la charte, sous prétexte de mauvaise administration, supprima la Compagnie et remit au Roi tous les privilèges dont elle était revêtue. « La Compagnie fut ainsi dissoute,
« après avoir rempli ses hautes destinées ; elle avait con-
« solidé la colonisation de la Virginie et accordé une forme
« de gouvernement libre aux Anglais établis en Amérique ;
« elle ne pouvait, dit l'historien Bancroft, faire davantage.[2] »
L'Angleterre avait dépensé 150,000 livres sterling pour fonder la colonie de la Virginie : plus de 9,000 personnes

1. W. Robertson, *Hist. de l'Amérique*, trad. fr., Paris, 4e édition, 1828, in-8°, t IV, p. 209.

2. G. Bancroft, *op. cit.*, t. I, p. 213.

avaient émigré pour la peupler. A la dissolution de la Compagnie, la nation ne recevait pourtant pas de la Virginie plus de 20,000 livres sterling par an en importations et la colonie ne comptait plus (1624) que 2,000 Anglais environ. Mais les germes de prospérité qu'elle renfermait étaient grands.

Une fois rendu le jugement définitif contre la Compagnie, le Roi et la nation concoururent, avec une ardeur égale, au rétablissement de la colonie. Jacques Ier créa un conseil de douze personnes qu'il investit de la direction provisoire des affaires de Virginie (26 août 1624). Il allait rédiger le plan définitif de gouvernement quand il mourut.

Un projet de restauration de la compagnie de Londres fut agité quelques années plus tard (1640) ; mais la Virginie trouva le moyen de le déjouer.

§ 2. Compagnie du Nord de l'Amérique, de Plymouth ou de la Nouvelle Angleterre.

Première (1579), deuxième (1606) et troisième (1620) Compagnies. — Peu de succès de la dernière. — Elle résigne sa charte, 1635.

La première charte de la *compagnie anglaise du Nord de l'Amérique,* compagnie appelée aussi *de Plymouth* ou *de la Nouvelle Angleterre,* date du 7 août 1579, vingt et unième année du règne d'Elisabeth. Cette charte instituait la nouvelle Compagnie sur le pied de celle de Hambourg.[1] C'était moins une vraie compagnie exclusive qu'une association de marchands et de colons commerçant chacun pour leur compte.

Cette Compagnie n'avait pas eu le temps de faire grand usage de sa charte quand le roi Jacques Ier s'occupa de régler les limites des pays que les Anglais avaient à coloniser en Amérique. Le 10 avril 1606, il partagea, nous l'avons

1. V. plus haut, chap. 1, § 2, p. 83.

dit plus haut, la côte nord de l'Amérique en deux parties : l'une comprise entre le 34e et le 38e degré, l'autre s'étendant du 41e au 45e degré. On a vu, dans le paragraphe précédent, quel avait été le sort de la Compagnie chargée de coloniser la première de ces concessions.

La seconde fut confiée à une compagnie de gentilshommes et de marchands de Bristol, de Plymouth et de divers comtés de l'ouest de l'Angleterre ; le centre de l'association était à Plymouth, de là le nom de compagnie de Plymouth qui lui fut donné.

Nous n'avons pas à insister sur le premier voyage entrepris par les soins de cette compagnie en 1607, au nord de la Virginie, près l'embouchure de Kennebec[1], sur le premier établissement fait vers le même temps à Sagahadoc, ni sur le voyage d'exploration auquel Smith se livra en 1614 et au retour duquel il vanta tellement les charmes du pays au prince Charles qu'on décida de l'appeler désormais Nouvelle Angleterre.

Malgré ces premiers débuts, la Compagnie ne prenait pas consistance. Elle ne disposait pas de ressources suffisantes pour créer des colonies. Plusieurs années après, elle n'avait encore fondé aucun établissement solide en Amérique.

Le roi Jacques en prit acte pour émettre une nouvelle charte (1620) en faveur du duc de Lennox, du marquis de Buckingham et de divers autres lords. Il les constituait, eux et leurs associés, en corps politique, en grand conseil et leur concédait le droit de coloniser et de gouverner, avec pleins pouvoirs législatifs, dans la Nouvelle Angleterre, tout le territoire situé entre le 40e et le 48e degré de latitude nord. C'était un immense territoire dont le roi faisait ainsi cession absolue et exclusive à la Compagnie. L'acte, calqué sur les chartes de concession données en 1606 aux compagnies de

1. G. Bancroft, *op. cit.*, t. I. p. 297.

Virginie et de Plymouth, exemptait temporairement de toute taxe les terres tenues en fief de la Couronne.

La première colonie qui s'installa sur les concessions de la compagnie de Plymouth le fit cependant à l'insu de celle-ci et sans l'autorisation ni le concours du roi Jacques [1].

Le parlement d'Angleterre s'était élevé avec force contre les clauses abusives de la charte accordée en 1620 à la Compagnie. Si l'opposition de la Chambre des communes ne détermina pas le Roi à supprimer la Compagnie, elle paralysa, du moins, les opérations de celle-ci, de sorte que la compagnie de Plymouth « ne fit plus grand chose, sinon « de concéder des domaines [1] ».

Elle les distribua sur une large échelle, cédant à plusieurs groupes de colons diverses parties de ses concessions.

En 1628, la constitution de la compagnie de la baie du Massachusetts porta un coup funeste à la compagnie de Plymouth. La première se substitua presque complètement à celle-ci comme centre de la colonisation anglaise dans l'Amérique du Nord.

Les membres de la compagnie de Plymouth, réduits depuis longtemps à l'inaction, et ayant déjà concédé toutes les terres situées entre le Penobscot et Long-Island, résolurent alors de résigner leur charte, dénuée désormais de toute valeur. Toute la côte, depuis l'Acadie jusqu'au delà de l'Hudson, fut partagée en lots et ces lots furent tirés au sort et partagés entre les associés (1635).

La colonie du Massachusetts offrait de sérieux obstacles au partage imaginé par la compagnie de Plymouth. Celle-ci fit des démarches auprès du Roi pour obtenir de lui la confirmation de leurs partages respectifs, et pour faire intervenir la puissance anglaise contre la colonie de Massachusetts [3].

1. G. Bancroft, *op. cit.*, t. I, p. 304.
2. *Ibid.*, t. II, p. 9.
3. *Ibid.*, t. II, p. 97-98.

On verra plus loin (§ 3) que ces menées aboutirent à la révocation par le Roi de la charte précédemment concédée à la compagnie de la baie de Massachusetts.

§ 3. Compagnie de la baie de Massachusetts.

Les querelles religieuses poussent en Amérique une colonie d'émigrants. — Constitution en sa faveur en 1628 de la compagnie de la baie de Massachusetts. — Fonctionnement de la Compagnie. — Siège de la direction transféré de Londres en Amérique en 1629. — Périls courus par la Compagnie. — Retrait de sa charte par le Roi. — Acte de navigation, 1660. — Suppression de la charte de la Compagnie, 1684. — Son rétablissement, 1688.

Les querelles religieuses qui déchirèrent l'Angleterre à l'époque de la Réforme, les persécutions exercées contre les Puritains par le gouvernement de la reine Marie, l'intolérance constante du clergé anglican poussèrent en Amérique toute une colonie d'émigrants, aussi résolus à se constituer une nouvelle patrie qu'à conserver leur foi nouvelle. Les Brownistes[1], notamment, qui s'étaient d'abord réfugiés en Hollande, passèrent au commencement du XVII^e^ siècle en Amérique, et firent, le 1^er^ septembre 1620, un premier établissement dans la baie de Massachusetts, où ils fondèrent la Nouvelle-Plymouth.

Charles I^er^ reconnut officiellement l'existence de la colonie puritaine de la baie du Massachusetts, et la constitua, en mars 1628, en une nouvelle compagnie d'Amérique sous le nom de *Gouvernement et compagnie de la baie de Massachusetts*. Le zèle et les succès de cette compagnie devaient bientôt laisser dans l'ombre la compagnie de Plymouth. Le siège de la société était fixé en Angleterre. Elle comprenait un conseil d'assesseurs et des assemblées d'actionnaires ou « freemen ».

1. Disciples du réformateur Robert Brown.

En 1629, une mesure, fort importante par les conséquences qu'elle devait avoir, fut prise. Dans une assemblée tenue en Amérique, on déclara que le gouvernement et la charte de la Compagnie seraient transférés au delà de l'Atlantique et remis aux colons, grave mesure qui enlevait aux associés de Londres le gouvernement de la Compagnie et transformait une corporation commerciale en un gouvernement provincial indépendant. La compagnie du Massachusetts eut désormais un gouvernement présent sur les lieux. Les associés de Londres, qui ne voulurent pas aller en Amérique, purent demeurer pendant sept ans associés aux bénéfices, mais, passé cette date, ils se virent exclus de la Compagnie.

Dès 1629, cinq vaisseaux quittaient la mère-patrie, emportant en Amérique plus de 300 passagers. « La pureté de la « religion et la liberté civile, tels étaient les objets qui te- « naient le plus à cœur aux émigrants[1] ».

Une grande prospérité fut la suite du transfert de la direction de la Compagnie en Amérique. De nouvelles colonies sont bientôt fondées, celles du New-Hamphshire, du Maine (1630), du Maryland (1632), du Connecticut (1637), etc.

Le mouvement de l'émigration et de la colonisation se centralise dans le Massachusetts.

L'indépendance politique de la compagnie de la baie du Massachusetts est à peu près complète six ans à peine après sa création par le roi d'Angleterre[2]. Les habitants de la colonie jouissent des droits politiques et envoient des représentants au conseil général. Le fanatisme puritain s'y accroît. On avait établi dans la nouvelle colonie le gouvernement ecclésiastique. Il se distingue, dès sa naissance, par une intolérance extrême, et des colons coupent plus

1. G. Bancroft, t. II, p. 43.

2. En 1637, le roi d'Angleterre ordonne à la Compagnie de produire en Angleterre les lettres patentes l'autorisant; mais celle-ci ne fait aucune réponse à cette demande. (Bancroft, t. II, p. 96.)

d'une fois la croix de saint George placée sur les drapeaux anglais.

Les émigrations continuent toujours, sous l'influence des persécutions religieuses des Stuart. On calcule que, de 1620 à 1640, 21,200 colons sont passés à la Nouvelle Angleterre.

Charles I défend en vain ces émigrations. S'il arrive pour sa perte à retenir Olivier Cromwell en Angleterre, 3,000 Anglais ne s'échappent pas moins de son royaume en 1638.

Irrité par ces émigrations contre la colonie du Massachusetts, Charles I déclare qu'elle a violé les droits que lui donnait sa charte et qu'elle a mérité de les perdre. La Cour du banc du Roi décrète un *quo warrento* contre la compagnie de la baie de Massachusetts. Le Roi formait le projet d'une nouvelle compagnie quand survinrent les troubles politiques qui devaient lui faire perdre la couronne et la vie.

Le 16 mai 1643, les états de la Nouvelle Angleterre[1] forment ensemble une confédération pour se défendre des Indiens. L'année précédente (1642), un vote de la Chambre des communes leur avait accordé l'exemption de certains droits.

Pendant son Protectorat, Cromwell soutient les colons d'Amérique. L'intérêt supérieur de la marine anglaise lui fait rendre cependant, le 23 septembre 1660, le fameux « acte de navigation », dont une des conséquences fut que les habitants de la Nouvelle Angleterre ne purent plus envoyer désormais qu'en Angleterre leurs produits les plus précieux et seulement sur des vaisseaux anglais, garnis d'équipages anglais, — au moins pour les 3/4, — et commandés par un Anglais. Les colons anglais se servaient beaucoup, surtout à ce moment, de la marine hollandaise. L'acte

1. Les états, qui formèrent la première tentative de gouvernement fédéral, étaient ceux de Massachusetts, de Plymouth, du Connecticut et de New-Haven.

de navigation occasionna, par suite, un grand ralentissement dans leurs transactions.

En 1684, Charles II, reprenant les projets que son père avait formés contre la compagnie de la baie de Massachusetts, lui retire sa charte de concession. La Compagnie ne devait pas souffrir longtemps de cette mesure. Elle vit, en effet, Guillaume III, à peine installé sur le trône des Stuarts, la rétablir, en 1688 dans tous ses droits et privilèges.

La suite de l'histoire de la Compagnie se confond, à partir de ce moment, avec celle des colonies anglaises d'Amérique. Nous n'avons plus, dès lors, à nous en occuper ici.

§ 4. Compagnie de la baie d'Hudson.

Sa création en 1670. — Ses débuts. — La France s'empare de ses établissements. — Le traité d'Utrecht (1713) les rend à la Compagnie. — Organisation et fonctionnement de la Compagnie. — Le commerce des fourrures est son principal objectif. — La peau de castor ; et, ultérieurement, la peau de bison servent d'unité de prix. — Maintien, sauf certaines modifications, de la Compagnie jusqu'en 1870.

C'est de 1610 à 1612 qu'un Anglais, au service de la compagnie hollandaise des Indes orientales, découvrit le détroit et la baie qui portent aujourd'hui son nom. Henry Hudson attacha simplement son nom aux terres sur lesquelles il avait abordé. La Compagnie qui l'avait engagé à son service ne prêta pas davantage attention à sa découverte. Son voyage d'exploration ne produisit pas plus de résultats que n'en avaient jadis donnés les premières tentatives de Sébastien Cabot et de Davis. Aucun Européen n'avait encore fait d'établissement en ces lieux lorsqu'une compagnie anglaise vint s'y installer en 1670, sur le rapport favorable de deux Français, Radisson et de Groiseliers. C'est à cette date, en effet, que Charles II créa, sous le patronage du prince Rupert, une compagnie désignée d'abord sous le nom de *Compagnie des aventuriers de l'Angleterre trafiquant dans la baie d'Hudson* et plus tard sous celui de *Compagnie des territoires de la baie d'Hudson*. Le but que se proposait le Roi

par cette institution était la colonisation de l'Amérique septentrionale et la vente des pelleteries. La Compagnie, créée au capital de 10,500 liv. st. (341,500 l. tournois), avait le monopole exclusif du commerce des peaux d'ours, de martres et d'hermines[1].

Les Français s'emparèrent, pendant la guerre de la succession d'Espagne, des établissements que la colonie anglaise avait déjà créés dans cette partie du Nouveau Monde. Ils baptisèrent le pays du nom de Nouvelle France et installèrent à Québec une compagnie de commerce. Mais le traité d'Utrecht vint rendre à la compagnie anglaise ses comptoirs et ses forts (1713). En vertu de l'article 10, ils lui furent intégralement restitués. La ville de Québec, notamment, fut remise entre les mains des Anglais. Peu d'événements marquèrent, dès lors, le cours de l'histoire de la compagnie de la baie d'Hudson.

Le territoire qu'elle occupait couvrait une immense étendue allant de la frontière du Canada aux bords de l'Océan Pacifique et de la mer Glaciale.

La Compagnie était dirigée par un gouverneur et surveillée par des conseils composés des principaux facteurs et commerçants. Elle possédait le monopole exclusif du commerce dans ces parages. Elle entretenait des trappeurs intrépides qui poursuivaient, pour son compte, les bisons et les élans des vastes forêts, les porcs-épics, les renards, les martres, les truites et les brochets. Le commerce des fourrures constituait, on le sait, la branche la plus importante de ses opérations.

Les auteurs anglais ont surtout reproché à la Compagnie son étroitesse de vues et le peu de soin qu'elle prenait d'étendre ses relations avec les Indiens et d'établir des colonies dans l'intérieur des terres. Contente d'un com-

1. J. Nickolls, *Remarques sur les avantages et les désavantages de la France et de la Grande Bretagne par rapport au commerce*, traduit de l'anglais, Leyde, 1754, p. 226.

merce assez restreint de fourrures achetées à vil prix et revendues très cher, la Compagnie n'avait, il faut le reconnaître, nul souci d'augmenter, au prix de risques et de soucis nouveaux, l'influence anglaise.

Elle servait cependant la cause de la civilisation en ouvrant aux Européens des zones nouvelles. Elle encourageait de hardis aventuriers à lancer chaque année de nouveaux navires dans la baie d'Hudson. La navigation y était difficile, mais non impossible. « Les archives et rapports de la com-« pagnie de la baie d'Hudson montrent que les navires ont « passé tous les ans le détroit, depuis 1735, à la seule ex-« ception de 1739, et les mêmes documents prouvent que « les naufrages ont été très peu nombreux dans cette longue « période. Depuis le jour où Hudson a tracé la voie, plus « de cinq cents bâtiments de tout tonnage s'y sont succédé « à sa suite, et c'est à peine si, sur ce nombre, quatre ou « cinq se sont perdus [1] ».

Poursuivant le cours de ses explorations intéressées, la compagnie de la baie d'Hudson arriva jusqu'au XIX^e^ siècle à peu près sans incidents notables. A cette époque, en 1811, elle vendit à lord Selkirk un grand terrain sur le bord de la rivière Rouge.

« L'établissement se fit en 1812. La compagnie du Nord-« Ouest [2] ou du Canada en prit ombrage. Les deux compa-« gnies, alliées à diverses tribus indiennes et secondées des « *Bois-brûlés,* en vinrent aux mains. Cette petite guerre « domestique, qui fut horrible, avait lieu dans les déserts « glacés de la baie d'Hudson. La colonie de lord Selkirk fut « détruite au mois de juin 1815 [3]. »

Les deux compagnies épuisées sentirent enfin qu'il valait mieux s'unir que de continuer à s'entre-déchirer. La fusion

1. *Une nouvelle route arctique. (Le Temps*, du 25 septembre 1888.)
2. Sur cette compagnie, v. ci-après, § 5, p. 149-151.
3. Châteaubriand, *Voyage en Amérique*. (Œuvres compl., Paris, 1836, in-8°, t. XII, p. 275.)

de la compagnie de la baie d'Hudson avec la compagnie canadienne dite du Nord-Ouest ou de Montréal fut consommée en 1821.

Elles étendirent dès lors de concert le périmètre de leurs possessions, et gagnèrent, à l'ouest, le Colombia (ou Orégon) et, au nord, les fleuves qui se déversent dans la mer Polaire.

La dernière charte obtenue par la compagnie date de 1836. Elle devait expirer au mois de mai 1859, mais elle fut prorogée à nouveau.

En 1863, le territoire de la baie d'Hudson passa à une compagnie financière qui acheta, avec toutes les valeurs de la société fondée sous le roi Charles II, le droit d'exploiter et de coloniser ses vastes possessions. Elles s'étendaient du lac Supérieur, le plus grand lac d'eau douce qui existe au monde, aux montagnes Rocheuses et comprenaient tous les pays au nord du Canada, entre le *Dominion of Canada,* et la Colombie anglaise. L'île de Vancouver, l'île de la Reine-Charlotte faisaient également partie de son domaine.

La Compagnie occupait des employés et des soldats, au nombre de plus de 3,000. Elle avait des forts, maisons de bois à un étage qu'entourait une enceinte palissadée ; les principaux étaient ceux de Moose, d'York, d'Albany et de Churchill, tous quatre sur la baie d'Hudson, et de Victoria, dans l'île de Vancouver. Les employés de ses factoreries exerçaient un monopole commercial. Ils fixaient à leur gré la valeur des objets d'approvisionnement et de pelleterie et réalisaient ainsi d'énormes bénéfices. La peau de castor servait jadis d'unité de prix entre la Compagnie et les sauvages de ces contrées pour les achats et les ventes. Une peau de castor représentait la valeur d'une hache ou de six couteaux, six peaux d'un habit galonné, dix peaux d'un fusil. Mais le castor devint si rare qu'on dut changer l'unité ; la peau de bison en tint lieu. Les agents de la Compagnie payaient en produits manufacturés chaque peau qu'on leur apportait.

Peu à peu, d'ailleurs, le vide s'est fait dans ces régions, comme partout, sur le continent septentrional, dans les parties habitées par les sauvages. « Sur l'immense territoire « gouverné par la compagnie de la baie d'Hudson et qui « égale en étendue les Etats-Unis, il n'existe, écrivait-on en « 1867, que des débris de peuplades[1]. »

C'est en 1870 que la Compagnie a vu disparaître ses droits et privilèges. Le gouvernement canadien les lui a rachetés sous certaines conditions, notamment moyennant la concession d'un vingtième de toutes les terres situées dans la zone fertile. Les territoires furent alors annexés au *Dominion* et placés sous les ordres d'un lieutenant-gouverneur.

Les Français ont eu, nous l'avons dit, pendant un temps, la domination sur la baie d'Hudson. Le souvenir ne s'en est pas perdu parmi les populations. Lorsqu'en 1870 les colons de Manitoba[2] s'insurgèrent contre la confédération canadienne qui venait d'acheter à la compagnie de la baie d'Hudson leur territoire, ce fut le drapeau blanc fleurdelisé que choisit comme étendard le président du gouvernement provisoire, Louis Riel. On sait que les insurgés se dispersèrent à l'approche des troupes régulières et que la province de Manitoba fut admise dans la confédération canadienne à partir du 1er juillet 1870[3].

§ 5. Compagnie du Nord-Ouest, du Canada ou de Montréal[4].

Sa formation en 1783-1784. — Son fonctionnement. — Ses luttes contre la compagnie de la baie d'Hudson en 1812. — Sa fusion avec cette compagnie en 1821.

Pendant l'hiver de 1783 à 1784, des marchands anglais du

1. J. de Lasteyrie, *Le territoire de la baie d'Hudson*, Revue des Deux Mondes, du 1er novembre 1867, p. 222.

2. La province de Manitoba formait autrefois l'établissement de la rivière Rouge, fondé en 1811.

3. V. E. Avalle, *Notices sur les colonies anglaises* (ouvrage précité.)

4. Nous traitons ici de la Compagnie du Nord-Ouest, pour ne pas la séparer de

Canada qui se livraient au commerce des pelleteries formèrent entre eux une compagnie sous le titre de *Compagnie du Nord-Ouest, du Canada ou de Montréal*. Sans souscrire aucun capital, ils divisèrent leurs intérêts en seize, et, plus tard, en vingt parts. Chaque associé fournissait une certaine quantité des marchandises nécessaires aux entreprises de la Compagnie. Il restait libre de faire, d'autre part, le trafic qu'il voudrait dans l'intérieur du pays. « La direction de cette « société fut confiée à deux différentes maisons de com- « merce, celle de MM. Benjamin et Joseph Frobisher, et « celle de M. Simon Mac Tavish, négociants qui jouissaient « de beaucoup de crédit et de considération. La Compagnie « leur accorda une commission sur toutes les affaires qu'ils « feraient pour elle[1] ».

La Compagnie comptait des associés au Grand-Portage, à Montréal, où était son siège social, à Détroit, à Sainte-Marie, à Michillimackinac et dans l'intérieur du Canada. Dès 1787, elle triomphait de la rivalité des spéculateurs du Canada, et faisait, dit l'un de ses membres, « au moins autant « d'affaires que la compagnie de la baie d'Hudson, dont les « établissements étaient bien mieux situés que les siens[2] ».

En 1788, les expéditions de la compagnie du Nord-Ouest n'excédaient pas 40,000 liv. st. Onze ans après (1799), elles n'allaient pas encore au delà du triple de cette somme. Cependant, si le chiffre d'affaires était restreint, les bénéfices n'en étaient pas moins considérables.

En 1798, un grand changement se fit dans la Compagnie. Le nombre des parts fut porté à 46. D'anciens asssociés se retirèrent. De nouveaux se présentèrent et furent admis.

la compagnie de la baie d'Hudson, à laquelle elle se rattache ; bien que la compagnie du Nord-Ouest soit de création postérieure à la compagnie de l'Assiente (v. § 6).

1. *Tableau historique et politique du commerce des pelleteries dans le Canada depuis 1608 jusqu'à nos jours*, par Alexandre Mackensie, trad. de l'anglais par J. Castéra, Paris, 1807, in-8°, p. 42.

2. Mackensie, *op. cit.*, p. 46-47.

« Ce fut là véritablement le terme de la durée de la Com-
« pagnie. L'acte de société ne fut point renouvelé par tous
« ceux qui y avaient été intéressés. La plupart des associés
« qui restaient continuèrent à travailler sur l'ancien capital
« et sous leur premier titre. Les autres en adoptèrent un
« nouveau[1] ».

La Compagnie s'était ainsi divisée en deux partis. On espérait qu'ils se réuniraient un jour; nous avons lieu de croire que l'événement ne tarda pas à se produire et l'union à renaître entre les anciens et les nouveaux associés de la compagnie du Nord-Ouest.

La Compagnie avait à son service des bateaux, des canots et des hommes. Elle avait trois bateaux de 50 à 70 tonneaux sur le lac Erié, le lac Huron et le lac Supérieur. Quatre canots chargés allaient, chaque été, de Montréal au Grand-Portage. Le personnel de la Compagnie comprenait, à la fin du XVIII[e] siècle, 50 commis, 71 interprètes, 1,120 rameurs ou conducteurs de canots et 35 guides[2].

On a vu plus haut (§ 4, compagnie de la baie d'Hudson) qu'en 1812 la Compagnie engagea la lutte contre sa voisine, la compagnie de la baie d'Hudson, et qu'après des alternatives de succès et de revers, l'une et l'autre sentirent qu'une prolongation d'hostilités serait leur perte commune. Leur fusion eut lieu en 1821.

1. Mackensie, *op. cit.*, p. 54.
2. *Ibid.*, p. 63.

§ 6. Compagnie du Sud ou de l'Assiente.

Débuts de la Compagnie. — Elle obtient le privilège de l'Assiente, 1713. — Le Vaisseau de permission et ses abus. — Convois d'esclaves débarqués à Porto-Bello et dirigés de là sur Panama. — Importance de Panama à ce moment. — Agiotage sur les actions de la Compagnie (1719-1721). — Crise de 1722. — Outre la traite des nègres et la vente des marchandises anglaises, la Compagnie pratique la pêche de la baleine. — Suppression par l'Espagne du privilège de l'Assiente ; son rétablissement en 1748. — L'Angleterre y renonce en 1750, moyennant une indemnité pour la Compagnie.

Compagnie écossaise pour la colonisation de l'Amérique centrale.

C'est à la fin du XVII^e^ siècle que s'établit à Londres la *compagnie du Sud ;* et, s'il faut en croire un mémoire du siècle dernier, elle fut, à son origine, moins un véritable établissement de commerce qu'un moyen politique pour trouver un secours prompt et suffisant dans les pressants besoins de l'Angleterre.

« Les longues guerres entre la France et la Grande-
« Bretagne avaient tellement épuisé l'un et l'autre État,
« qu'on est persuadé que, tandis qu'en France on employait
« les divers moyens d'avoir de l'argent qu'on a coutume
« d'y pratiquer dans les urgentes nécessités, on s'était
« pareillement servi en Angleterre du prétexte ou du fan-
« tôme d'une nouvelle compagnie pour trouver dans les
« souscriptions de tant de riches marchands (qu'on ne
« doutait point qui n'y prissent des actions) du crédit et
« des fonds en argent comptant, seul moyen qu'on crut
« praticable pour ne pas rebuter la nation déjà lasse de tant
« de subsides et facile à s'effrayer si on lui en demandait
« de nouveaux[1]. »

La nouvelle compagnie fut constituée par un acte du Parlement qui réglait le payement de l'intérêt dû pour le capital souscrit par les actionnaires, et qui s'en remettait à la Couronne du soin d'organiser l'administration de la compagnie qui venait d'être ainsi créée.

1. *Dictionnaire du commerce*, de l'Encyclopédie Méthodique, v^o^ Compagnies de commerce, t. I, p. 690.

D'importants privilèges lui furent concédés, notamment le monopole du commerce sur toute la côte orientale et méridionale d'Amérique, depuis la rivière de l'Orénoque, et sur toutes ses côtes occidentales, d'un pôle à l'autre. Malgré cela, les premières années de la compagnie du Sud ne furent pas heureuses.

Le seul commerce qui pût alors se faire dans l'Amérique méridionale était la traite des nègres d'Afrique, nécessaires à l'exploitation des colonies espagnoles.

Depuis l'année 1517, date de la concession faite par Charles Quint, à la prière de Barthélemy de Las Casas, évêque de Chiapa, à quelques marchands génois de la fourniture annuelle de 4,000 nègres nécessaire aux îles d'Hispaniola, de Cuba, de la Jamaïque et de Porto-Rico, l'envoi de nègres aux plantations espagnoles était devenu la matière d'un commerce sûr et régulier[1]. Or, c'était une compagnie française, la compagnie de Guinée, appelée depuis compagnie de l'Assiente, qui avait la fourniture exclusive de ces nègres, en vertu d'un traité passé avec les ministres de Philippe V.

Aussi, lors de l'heureuse issue de la guerre de la succession d'Espagne, les Anglais songèrent aussitôt à profiter de la triste situation où se trouvaient réduits Louis XIV et Philippe V pour obtenir de l'Espagne la fourniture des nègres nécessaires à ses colonies d'Amérique.

L'article 12 de la paix d'Utrecht confia à une compagnie anglaise la traite des nègres d'Amérique (1713). Un traité spécial fut passé à cet effet à Madrid, le 26 mars 1713[2]. Le roi d'Espagne accordait à cette compagnie la permission d'envoyer un vaisseau par an dans ses possessions d'outre-mer, vaisseau de 500 tonneaux, chargé de marchandises

1. *The history civil and commercial of the British colonies in the West Indies*, by Bryan Edwards, esq. of the Island of Jamaica, Dublin, 1793, in-8°, t. II, p. 37.

2. Dumont, *Corps diplomatique*, t. VIII, partie I, p. 330.

anglaises, et le monopole de la fourniture des nègres pendant 30 ans, à dater du 1er mai 1713. La compagnie devait envoyer 4,800 nègres par an aux colonies espagnoles. Quant au *Vaisseau de permission*[1], c'est à Porto-Bello qu'il devait aborder, en principe, et, à défaut de ce port, à Carthagène ou à Vera-Cruz.

Le privilège de l'Assiente (*Asiento*)[2] comportait donc pour la compagnie anglaise de la mer du Sud deux avantages distincts :

1° La fourniture des nègres nécessaires aux colonies espagnoles.

2° Un commerce très lucratif d'exportation se faisant au moyen du *Vaisseau de permission*.

Arrêtons-nous un instant sur ces deux points.

Si considérable que fût le nombre de nègres porté au traité de 1713 (4,800), il ne répondait pas encore aux besoins des immenses possessions du roi d'Espagne. Aussi la compagnie de la mer du Sud obtint-elle d'en transporter une quantité supérieure pendant les 25 premières années de sa concession, en ne payant pour l'excédent que la moitié du droit dû au roi d'Espagne. Ce droit, perçu sur chaque nègre à son entrée dans les colonies espagnoles était de 33 piastres 1/3 par tête. Un quart des bénéfices futurs était réservé aux rois d'Espagne et d'Angleterre. La Compagnie, qui était languissante, trouva dans l'Assiente le moyen de se relever de ses ruines et de faire une brillante fortune.

Le *Vaisseau de permission* était aussi pour elle une source merveilleuse de profits. Il se rendait aux Antilles chargé d'articles anglais et les débarquait au port d'arrivée, Porto-Bello. Mais là ne se bornait pas son rôle. De légers bâtiments venaient des Antilles anglaises le remplir de

1. On appelait de ce nom le vaisseau que la compagnie anglaise avait permission d'envoyer et dont la cargaison était affranchie de tous droits.

2. L'Assiente était le bail ou traité par lequel l'Espagne accordait le monopole de la vente des nègres dans ses colonies.

nouveau de marchandises qu'il écoulait, comme les premières, dans les colonies espagnoles.

Outre ce vaisseau, que les Anglais portèrent bientôt de 500 à 1,000 tonneaux, le traité de Madrid avait encore permis à la compagnie anglaise d'introduire diverses marchandises dans les possessions espagnoles, tant par Buenos-Ayres que par les ports du Pérou et du Mexique.

L'exécution de ce traité souffrit quelques retards, divers articles ayant besoin d'explication. Un nouvel acte fut rédigé le 26 mai 1716 et signé par le marquis de Bedmar pour le roi d'Espagne, et par George Bubbayant pour le roi d'Angleterre[1]. Ce n'est qu'en cette année 1716 que la compagnie anglaise entra complètement en possession de l'Assiente[2]. La France ne fut pour rien, d'ailleurs, dans ces retards, son gouvernement ayant formellement défendu à tous le commerce et la navigation de la mer du Sud, par déclaration du 29 janvier 1716[3].

La remise à la compagnie de la mer du Sud des lieux qu'occupait auparavant la compagnie française de l'Assiente se fit dans des conditions fort dures pour cette dernière. Les Anglais donnèrent aux traités d'Utrecht et de Madrid des effets rétroactifs que rien ne légitimait.

Le principal établissement de la compagnie française de l'Assiente avait été, disent certains auteurs du XVIII[e] siècle, à Buenos-Ayres.

D'après les papiers concernant cette compagnie qui existent dans les archives du Ministère de la marine et des colonies, le principal établissement aurait été plutôt à Porto-Bello. A Porto-Bello se tenait la foire des galions

1. Le 14 décembre 1715, un premier traité avait déjà été signé entre les deux souverains. Il motiva en mars 1716 les observations du Conseil du commerce de France. (V. ces observations aux Archives nationales sous la cote F[12] 644.)

2. *Le Négociant anglais*, Paris, 1753, p. 391.

3. V. cette déclaration aux Archives nationales, serie ADXI, carton 9, *Commerce maritime*.

d'Espagne, à Porto-Bello venaient débarquer les négriers français, à Porto-Bello s'approvisionnaient de marchandises et d'esclaves les traitants de Panama et du Pérou.

C'est à Panama, fait curieux à relever et qui nous est apparu dans les documents du Ministère de la marine, que se dirigeaient les convois d'esclaves débarqués à Porto-Bello, et c'est de Panama que les marchands allaient approvisionner le Pérou et le reste de l'Amérique méridionale. La ville de Panama avait donc, dès cette époque, une importance commerciale considérable.

La ville de Buenos-Ayres restait cependant l'un des principaux ports d'attache de la compagnie de l'Assiente.

Quand la compagnie anglaise eut succédé dans la fourniture des nègres à la compagnie française, les ports de Porto-Bello et de Buenos-Ayres demeurèrent les principaux centres d'affaires des nouveaux Assientistes.

De 1716 à 1718, la compagnie de la mer du Sud réussit brillamment dans ses opérations et, le singulier succès du système de Law en France excitant l'émulation de la compagnie anglaise, elle redoubla d'activité. Law avait porté à un degré inouï de prospérité apparente les affaires de la compagnie française des Indes. Les Anglais s'en inquiétaient fort dans leur jalousie toujours en éveil. « Leur compagnie « du Sud, dit Michelet, regardait de travers notre compa- « gnie des Indes. Elle y voyait le grand obstacle à la hausse « de ses actions[1]. » Elle avait traîné, elle devait traîner encore, si la nôtre se soutenait. Il fallait que la nôtre périt.

Elle périt, en effet, et l'inventif Écossais avec elle ; mais la compagnie de la mer du Sud ne tarda pas à connaître, elle aussi, les dangers d'une élévation trop rapide et d'une fortune trop grande.

La compagnie du Sud forma, en 1719, le projet grandiose

1. Michelet, *Histoire de France*, t. XV (*La Régence*) (Paris, édition Lacroix), p. 203.

de rembourser les dettes de la nation. En 1720, les actions du Sud montèrent d'une façon extraordinaire. Elles devinrent à leur tour l'objet d'un agiotage effréné.

Le capital nominal s'éleva à 38 millions de livres sterling. Les actions de 100 l. st. furent portées par la spéculation à 400 et même, disent des auteurs, à 800 et 900 livres sterling. Mais le triomphe chimérique des actions de la Compagnie en 1720 et 1721 fut suivi d'une prompte chute, et il occasionna en Angleterre, en 1722, l'une des grandes crises financières du siècle dernier[1].

L'infidélité des directeurs, la fuite des caissiers, consommèrent la catastrophe. Il fallut l'active intervention du Parlement et le secours de la Couronne pour rétablir le crédit et la situation de la compagnie de la mer du Sud. Peu à peu ses affaires se relevèrent, grâce à ces communs efforts.

Le contrat de l'Assiente avait été d'abord fort peu avantageux pour l'Angleterre, du moins au jugement d'un auteur anglais du temps, qui s'exprime ainsi à ce sujet :

« Les fruits qu'on promettait à la nation de la paix avec « la France et l'Espagne étaient des montagnes d'or dans « les Indes espagnoles, un riche traité de commerce avec « la France, enfin le rétablissement de notre commerce en « Espagne, commerce autrefois si lucratif pour la Grande « Bretagne.

« Ces montagnes d'or se sont enfin réduites au titre de « compagnie de la mer du Sud ; depuis deux ans les teignes rongent les étoffes de laine qu'elle devait envoyer « aux colonies espagnoles pour les échanger contre ces « montagnes d'or....

« Le contrat de l'Assiente est ruineux pour la Jamaïque « et n'apportera aucun avantage à l'Angleterre[2]. »

1. Un savant économiste, M. C. Juglar, a résumé l'histoire de cette crise dans l'une des conférences faites à la salle Gerson par la *Société de Statistique de Paris* en 1883.

2. *Le Négociant anglais*, Paris, trad. fr., 1753, p. 391-392.

Mais la prédiction ne se réalisa pas, et le contrat devint, au contraire, pour la compagnie du Sud une source abondante de bénéfices.

La Compagnie enlevait cinq à six mille nègres par an, année commune, sur la seule rivière de Gambie, tandis que dans toute la Guinée la compagnie des Indes n'en traitait que cinq à six cents[1]. De ces cinq à six mille nègres, la plupart allaient aux colonies espagnoles, quoi qu'en dise l'auteur de la *Noblesse commerçante,* l'abbé Coyer. Les plantations de tabac de la Virginie, les sucreries de la Jamaïque n'auraient jamais suffi à absorber une pareille fourniture.

Outre la traite des nègres et le privilège exclusif de leur importation dans l'Amérique espagnole, la compagnie du Sud avait, nous l'avons dit, la permission d'envoyer chaque année un vaisseau, chargé de marchandises anglaises, à Carthagène, à Porto-Bello ou à Vera-Cruz.

Ce vaisseau, fixé à 500 tonneaux par le traité d'Utrecht, mais bientôt porté par les Anglais à 800, 900 et même 1,000 tonneaux, abordait au port fixé, par exemple à Vera-Cruz, et y faisait le déchargement de sa cargaison. Au cours de l'opération, deux ou trois petits bâtiments, amarrés dans des criques voisines, introduisaient de nouvelles marchandises de la Jamaïque sur le vaisseau de permission. Les inspecteurs de la foire[2] et les officiers de la douane, gagnés par des présents considérables, facilitaient la fraude.

L'on peut imaginer, dans ces conditions, quelles sommes énormes rapportait à la compagnie du Sud chacun des voyages du vaisseau de permission, surtout si l'on songe que les Anglais pouvaient livrer leurs marchandises à 30 0/0 meilleur marché que celles qu'y apportaient d'Europe les Espagnols. Le vaisseau le *Prince-Royal* arriva, par exemple,

1. *La Noblesse commerçante*, Paris, 1756, p. 99.

2. On appelait foire en général, dans l'Amérique espagnole, le marché qui se tenait, une fois par an, à l'arrivée des galions d Europe.

de Vera-Cruz en Angleterre, en 1724, avec un chargement de 2 millions de piastres, soit 8 millions de livres[1].

Outre la traite des nègres et la vente des marchandises anglaises, la compagnie du Sud se livrait encore à la pêche de la baleine.

Adam Smith assure qu'elle entreprit cette pêche en 1724, et que ce fut avec *peu de succès*[2]. Il ne paraît pas cependant que les choses se soient passés tout à fait ainsi. Dès 1726, en effet, la Compagnie n'avait pas moins de vingt-quatre vaisseaux armés pour cette pêche. Un avis de Londres annonçait, à la date du 6 mars 1727, qu'un nouveau navire venait encore d'être lancé par la Compagnie. De ces vingt-cinq navires, vingt-deux allaient partir, à ce moment, pour le Groënland[3]. De tels chiffres attestent, si nous ne nous abusons, l'importance des armements de la Compagnie et le succès de sa pêche de la baleine.

Les Anglais étaient, d'ailleurs, dès cette époque, maîtres incontestés des mers de l'Amérique, et les mémoires français de la première moitié du XVIII[e] siècle, surtout ceux du marquis d'Argenson, fournissent plus d'un témoignage de cette menaçante suprématie.

« Nous devions armer notre marine, dit d'Argenson, « pour protéger celle d'Espagne et restreindre la tyrannie « universelle du commerce anglais ; nous avons fait tout le « contraire ; aussi notre commerce dépérit-il totalement en « Espagne et à peine y regarde-t-on toute demande de la « France[4]. »

Les Anglais sont, dit encore le marquis d'Argenson à la date d'octobre 1740, les vrais maîtres du commerce et de la navigation. « Les Hollandais sont leurs très humbles « serviteurs ; ils ont à leurs gages les nations du Nord,

1. V. aux Arch. nat., le reg. F[12] 72, p. 138.
2. *Richesse des nations*, l. V, chap. 1.
3. V. la *Gazette de France* du 15 mars 1727.
4. *Mémoires du marquis d'Argenson*, édit. de la Société de l'histoire de France, t. II, p. 70.

« excepté la Suède ; ils voient l'Espagne mal pourvue de tout « et sans défense en Amérique, et la France sans marine[1]. »

En présence de pareils aveux, comment admettre autrement que comme un naïf témoignage de l'illusion produite par la vanité ce passage du même auteur, ambassadeur un moment désigné pour Lisbonne : « Un homme arrivé depuis « peu d'Angleterre (août 1739) m'a dit que le commerce de « ce pays était plutôt diminué qu'augmenté depuis la paix « d'Utrecht, et que le nôtre était plus augmenté qu'on ne « croyait ici ; que nous avions présentement un plus grand « nombre de vaisseaux marchands en mer que les Anglais ; « qu'ils ne jouissaient paisiblement que du seul commerce « du Portugal, et *qu'en conséquence ils avaient tremblé d'y « voir arriver un ambassadeur de France accrédité*[2]. »

La rupture de 1740 et la guerre qui suivit l'ouverture de la succession de l'empereur Charles VI firent perdre à l'Angleterre et à la compagnie de la mer du Sud l'Assiente des nègres de l'Amérique espagnole.

L'Angleterre sentit vivement la perte du privilège si lucratif dont elle avait cherché, deux ans auparavant, à obtenir à l'avance le renouvellement[3]. Une grande gêne se produisit dans le commerce de la Grande Bretagne et un embarras sérieux dans ses finances, le service de plusieurs des emprunts de l'État étant fait au moyen des ressources de la compagnie du Sud.

L'Espagne, d'un autre côté, était incapable de faire à elle seule le commerce de l'Amérique. Elle ne fournissait, en effet, année commune, que 2 millions et demi environ sur les 50 millions de marchandises qui allaient annuellement aux Indes[4]. Ce fut la France qui profita le plus de la sup-

1. V. d'Argenson, *op. cit.*, t. II, p. 199.
2. *Ibid.*, t. II, p. 252-253.
3. *Ibid.*, t. II, p. 32-33 (novembre 1738).
4. Nous empruntons ces chiffres à Montesquieu, *Esprit des lois*, l. XXI, ch. xxii.

pression du privilège de la compagnie anglaise de l'Assiente, et qui se chargea de porter aux colonies espagnoles, autant que le permettraient les croisières anglaises, les fournitures habituelles de nègres et de marchandises.

Louis XV, dont le règne marque la date de la destruction de notre marine marchande et de la perte de nos colonies, ne témoigna pas, pour cette affaire de l'Assiente, plus d'intérêt qu'il n'en devait montrer dans la suite pour les destinées de notre commerce extérieur. On en a la preuve dans l'instruction diplomatique qu'il rédigea, le 23 décembre 1744, en dehors du Conseil et pour d'Argenson seul[1], sorte d'ultimatum pour la guerre de la succession d'Autriche et dont le 6e article était ainsi conçu: « La « France et l'Espagne étant contentées par les articles ci- « dessus, il est juste que l'Angleterre jouisse du vaisseau « de permission et qu'on lui renouvelle le traité d'*Assiento*, « et je me porterais volontiers médiateur pour le reste de « leurs différends[2]. »

L'article 16 du traité d'Aix-la-Chapelle (18 octobre 1748), en terminant la guerre, rendit à la compagnie anglaise de la mer du Sud le privilège de l'Assiente pour le temps qui restait à courir, mais il était convenu que la concession ne serait pas renouvelée. Le 5 octobre 1750, aux termes d'un traité passé à cette date à Madrid, au palais de Buen-Retiro, la Grande Bretagne renonça même aux quatre années pendant lesquelles elle pouvait jouir encore de l'Assiente, moyennant une indemnité de 100,000 livres sterling en faveur de la compagnie du Sud.

Des négociations avaient été précédemment engagées

1. L'auteur des *Mémoires* était alors pourvu de ce Ministère des affaires étrangères auquel il s'était depuis si longtemps préparé, qu'il occupa si peu de temps et où il ne sut, pendant ce court passage, malgré d'incontestables qualités et la meilleure bonne volonté, presque rien faire à propos.

2. V. la publication de M. Zévort sur le *Ministère du marquis d'Argenson*, p. 235.

entre les deux Couronnes, suivant le marquis d'Argenson[1], à l'effet de procurer à l'Espagne la restitution de Gibraltar, moyennant la prolongation pendant vingt ans du vaisseau de permission et du traité de l'Assiente. On voit qu'elles n'avaient pas abouti.

Les derniers règlements d'affaires entre l'Espagne et l'Angleterre et la liquidation des opérations de la compagnie anglaise furent remplis de difficultés. En octobre 1750, M. Keene, l'envoyé anglais, était à Madrid, fort occupé à les poursuivre. Il devait y rester longtemps encore. Il était même question d'un nouveau traité de commerce général entre les deux nations. Il n'en fut rien pourtant.

Les Espagnols cherchèrent, comme ils purent, à pourvoir eux-mêmes leurs colonies de nègres[2].

Les vaisseaux interlopes partis de la Jamaïque et des autres îles anglaises des Antilles leur facilitaient singulièrement la tâche[3].

Il convient peut-être de rapprocher des compagnies anglaises formées pour favoriser le commerce en Amérique une compagnie analogue qui s'était constituée en Écosse à la fin du XVII^e^ siècle. Ses premiers essais de colonisation dans l'Amérique centrale, notamment dans l'isthme de Darien, avaient été fort heureux; mais les Anglais ne surent ou ne voulurent pas la soutenir, et l'hostilité des Espa-

1. D'Argenson, *Mémoires*, t. V, p. 380, à la date de février 1749.

2. Robertson, *Hist. de l'Amérique*, t. IV, p. 365.

3. Suivant un document du siècle dernier, il n'y aurait pas eu moins de 40,000 nègres introduits par an dans les colonies anglaises au XVIII^e^ siècle. En 1752, 88 bâtiment anglais auraient transporté 25,920 nègres; en 1771, 195 vaisseaux auraient emporté d'Afrique 47,146 nègres. (Arch. nat., papiers Lauzun-Biron, T 1527, n° 10, mémoire sur le commerce et les possessions des Anglais en Afrique.) Nous ne garantissons pas l'authenticité de ces chiffres. En les supposant exacts, il est évident que cette masse énorme de nègres était à destination non seulement des colonies anglaises, mais aussi des plantations espagnoles.

gnols, jaloux de cette nouvelle rivale, ne tarda pas à amener sa ruine en 1710[1].

Mentionnons encore, mais seulement pour mémoire, une Compagnie de l'archipel du Roi-George, qui aurait été constituée en 1785[2], mais sur laquelle nous n'avons aucun autre renseignement.

1. V. le *Dict. du comm.*, Encyclopédie Méthodique, t. I, p. 699.
2. Hoffmann, *Hist. du commerce*, trad. Duesberg, Paris, 1849, in-8°, p. 551.

LIVRE III.

—

FRANCE.

—

APERÇU HISTORIQUE.

C'est au XVII[e] siècle que le domaine colonial de la France commence à se constituer sérieusement.

Celui de la Hollande, celui de l'Angleterre, sont, on le sait, déjà organisés. Sur les ruines des comptoirs espagnols et portugais, la Hollande a assis les bases d'un véritable empire colonial. L'Angleterre ne laisse pas longtemps le peuple batave jouir seul de ces lointaines possessions. Elle lui dispute et bientôt lui enlève la suprématie maritime et étend à son tour en Asie, en Amérique, en Afrique, sa prédominante influence.

C'est à ce moment que la France entre à son tour dans la carrière des grandes entreprises coloniales.

Les ministres qui dirigent alors sa politique sentent tous l'utilité de développer l'influence et le commerce français à l'extérieur.

Richelieu ne voit, semble-t-il, dans ses conceptions coloniales, que la colonie de peuplement, mais Colbert, et avant lui Fouquet, qui est en cette matière le trait d'union entre les deux grands hommes d'État, joignent à cette idée celle de la colonie de commerce et d'exploitation[1].

1. Voy. L. Deschamps, *Histoire de la question coloniale en France*, Paris, 1891, Plon, édit. in-8°, p. 79 et p. 84.

C'est à la forme de la compagnie de commerce privilégiée, forme déjà adoptée par la Hollande et par l'Angleterre, que l'un et l'autre s'arrêtent pour atteindre le but proposé.

Le Gouvernement favorise donc l'établissement de grandes compagnies de commerce destinées à ouvrir des relations d'affaires entre la France et le monde entier. Les plus importantes de ces compagnies sont, au commencement du XVIII^e^ siècle, les compagnies des Indes, du Sénégal, de la Chine et de l'Assiente[1]. La compagnie d'Afrique ou du Bastion de France est digne d'en être rapprochée comme l'une de celles qui ont, en somme, durant leur longue carrière, le mieux réussi. Entre toutes, la compagnie des Indes orientales mérite une place à part.

Nous avons résumé, dans les pages qui suivent, l'histoire des grandes compagnies de commerce qui ont été créées en France, à notre connaissance, tant au XVII^e^ qu'au XVIII^e^ siècle.

Nous n'avons pas à rappeler ici les faits les plus saillants de cette histoire : les affaires de l'Écossais Jean Law, les exploits de Dupleix dans les Indes ; les essais de colonisation du Sénégal par André Brue et, plus tard, par le brillant chevalier de Boufflers ; les découvertes de La Salle et de Champlain au Canada, etc. Nous n'avons pas davantage à nous arrêter, dans ce rapide aperçu, sur les curieux détails çà et là donnés sur la traite des nègres, sur les cargaisons en échange desquelles se livraient les « pièces d'Inde », sur l'arrivée des noirs à destination des galères du roi de France, sur le transport des esclaves nécessaires aux plantations de l'Amérique, etc.

Mais il convient de rechercher quels caractères constitutifs distinguent, au fond, les compagnies françaises de leurs rivales de Hollande ou d'Angleterre.

Les compagnies de commerce françaises, disons-le d'abord, sont à peu près toutes nées de l'action directe du

1. D'après un document de 1705.

Gouvernement. Tandis qu'en d'autres pays, l'initiative privée, l'opinion publique déterminaient la constitution des grandes compagnies, l'on voit presque toujours en France le Gouvernement à la tête de toutes les entreprises de ce genre. Il en résulte forcément que l'intervention royale se manifeste par des privilèges et des faveurs de tous genres. Aucun pays n'a connu, par suite, en cette matière, de monopoles aussi rigoureux, de privilèges aussi étendus que la France sous l'ancien régime.

L'absencé de toute espèce de liberté commerciale, le mauvais régime d'appropriation des terres aux colonies, le manque d'esprit de suite et de persévérance, l'intolérance religieuse, et surtout l'exclusivisme économique, voilà quelles sont, trop exactement, les conséquences de cet état de choses, voilà par où se trahit le caractère trop officiel des compagnies françaises des deux derniers siècles.

Il faut joindre à ces caractères qui différencient d'une manière fâcheuse les compagnies françaises des autres compagnies, un trait se rattachant non plus à l'intervention gouvernementale, mais aux qualités propres de notre race: ces compagnies s'inspirent trop souvent, non des vues du colon ou du commerçant, mais de celles de l'explorateur et du conquérant. Autre trait dépendant encore des mêmes causes : le commerce est tenu en France en si peu d'estime qu'on n'y voit guère de grands seigneurs ou de riches personnages s'intéresser sérieusement au fonctionnement et au succès des grandes compagnies[1].

L'histoire de ces diverses compagnies est constamment dominée par les événements politiques auxquels la France

1. En dépit de tous les efforts faits par le Gouvernement pour anoblir le commerce, en dépit aussi de nombreuses publications du genre de la suivante : « *Le « commerce honorable ou considérations politiques contenant les motifs de « nécessité, d'honneur et de profit qui se trouvent à former des compagnies « de personnes de toutes conditions pour l'entretien du négoce de mer en « France, composé par un habitant de la ville de Nantes,* » Nantes, 1646, in-4°. (L'auteur est un nommé Le Monnier.)

se trouve mêlée au XVII^e^ siècle, et surtout au XVIII^e^ siècle. Le plus important d'entre eux est assurément la guerre que l'Angleterre et la France soutiennent l'une contre l'autre pendant la majeure partie du dernier siècle. Engagée dans de grandes guerres continentales, la France est malheureusement obligée de faire face à la fois, et sur terre et sur mer, à d'acharnés adversaires. Courant les périlleuses aventures des « guerres de magnificence », elle perd en Europe son domaine colonial et sacrifie, comme on l'a dit, les Indes au plaisir de donner la Silésie à la Prusse, et le Canada au caprice de rendre cette même province à l'Autriche.

Ces fautes irrémédiables de la diplomatie française compromirent singulièrement, on le devine, les résultats obtenus par les Compagnies de commerce, résultats déjà peu satisfaisants en eux-mêmes. Ceux-ci se limitent, en effet, en dernière analyse et à peu de chose près, en dehors d'un développement certain donné à la marine marchande, à la colonisation de quelques territoires épars sur le globe, à l'ouverture de quelques comptoirs lointains.

Les plus belles, les plus vastes des colonies établies par nos grandes compagnies sont tombées, en effet, dès le XVIII^e^ siècle, aux mains des Anglais : elles s'appellent l'Inde et le Canada.

La France est rentrée de nos jours dans la voie des agrandissements coloniaux. La colonisation par l'État a presque seule été jusqu'ici appliquée. Il est question d'y joindre, comme aux deux derniers siècles, la colonisation par de grandes compagnies de commerce. On ne peut d'avance augurer quel serait le résultat d'une semblable tentative. Un seul fait paraît certain : de la politique continentale de la France dépendra toujours le succès de son développement colonial.

CHAPITRE PREMIER.

EUROPE ET LEVANT[1].

Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant.

§ 1. Compagnie du Nord ou de la mer Baltique.

Compagnie créée au profit de Claude Rousseau et de ses associés en 1644.— Son insuccès. — Nouvelle compagnie fondée en 1669. — Son organisation. — Encouragements donnés par Colbert et par Louis XIV à la Compagnie. — Ils restent sans effets.— Chute de la Compagnie. — Projets de nouvelles compagnies du Nord.

« Le commerce du Nord nous est aussi nécessaire que « notre marine, puisqu'il en fournit les matériaux », écrivait au XVIII[e] siècle l'abbé Coyer, l'auteur de la *Noblesse commerçante*[2].

« Les Hollandais, ajoutait-il, ces voituriers de la mer, « ont emporté depuis trois ans un million quatre cent mille « livres de notre argent pour le seul affrétement des vais- « seaux qui ont apporté dans nos ports les munitions na- « vales. »

On pensait de même au milieu du siècle précédent, et, dès cette époque, la France payait un large tribut pour ses armements à la marine hollandaise. Aussi, pour lui faire concurrence, une *compagnie du Nord* avait-elle été créée de

1. Sur le rapprochement que nous faisons ici de l'Europe et du Levant, voir p. 34, note 1.

2. *La noblesse commerçante* [par l'abbé Coyer], Paris, 1756, in-12, p. 96.

bonne heure en France. Un édit de septembre 1644 avait constitué sous ce nom, au profit de Claude Rousseau et de divers intéressés, une compagnie pour entreprendre le commerce des baleines et chiens de mer dans les contrées du Nord. En 1648, cette compagnie subsistait encore et avait assez de vie pour faire une concurrence dangereuse aux pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz. Fouquet s'intéressa à cette compagnie. Il voulait établir de sérieuses relations de commerce entre la France et les pays du Nord, le Danemark, la Suède, la Norvège, et faire naviguer des bâtiments français dans les mers septentrionales et surtout dans la mer Baltique. Mais ses projets furent suivis de peu d'effets, malgré le traité d'alliance qui avait été conclu en 1663 entre la France et le Danemark.

Colbert ne se laissa pas décourager par ces premiers insuccès et fit rendre, au mois de juin 1669, à Saint-Germain-en-Laye, un édit portant établissement d'une nouvelle « compagnie de commerce pour le Nord[1] ».

Enregistré le 9 juillet 1669, l'édit contenait un préambule qu'il est intéressant de citer : « Comme le commerce est le « moyen le plus propre pour concilier les différentes na- « tions et entretenir les esprits les plus opposés dans une « bonne et mutuelle correspondance, qu'il apporte et répand « l'abondance par les voies les plus innocentes, rend les « peuples heureux et les États les plus florissants, aussi « n'avons-nous rien omis de ce qui a dépendu de notre au- « torité et de nos soins pour obliger nos sujets de s'y appli- « quer et de le porter jusqu'aux nations les plus éloi- « gnées.... »

La Compagnie recevait le privilège exclusif du commerce de tous les pays de Hollande, de Zélande, des côtes d'Alle-

1. L'Édit est imprimé dans divers recueils. V. entre autres, P. Clément, *Lettres de Colbert*, t. II. 2e partie, p. 800 ; Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XVIII. p. 211. V. le texte manuscrit, aux Archives nationales, registres cotés O[1]13, f° 139 et s. et X[1a] 8667, f° 178.

magne, de Suède, de Norvège, de Moscovie et autres pays, terres fermes et îles du Nord.

« Les actions furent réglées à 2,000 livres chacune ;... « sa concession fut pour vingt années, à commencer du « mois de juillet, et afin de favoriser cet établissement, le « Roi promit d'entrer pour un tiers dans le fonds capital que « les directeurs auraient fait et jugé suffisant, consentant « même que toutes les pertes qui pourraient arriver pendant « les six premières années seraient prises sur son tiers;..... « On peut voir, dans la déclaration, quantité d'autres privi- « lèges, exemptions de droits d'entrée et de sortie[1] ;..... »

Un auteur contemporain, rappelant la création de la compagnie du Nord en 1669, disait jadis : « les divers recueils « sont muets sur ce qui en advint »[2]. Les belles publications de M. P. Clément sur Colbert et de M. J.-J. Guiffrey sur les comptes des Bâtiments du Roi nous permettent heureusement d'être moins laconique aujourd'hui.

Le capital social fut fixé, dès le mois de juin, à 600,000 livres. Le Roi fit remettre, le 26 septembre 1669, aux caissiers de la compagnie du Nord une somme de 100,000 livres[3], et, l'année suivante, une seconde somme de 100,000 livres[4].

Colbert joignait à ces puissants encouragements son appui infatigable et ses ardents conseils. Désireux d'affaiblir la Hollande, il écrivait, sans cesse, aux directeurs de la compagnie du Nord de se faire représenter dans les pays de leur concession par des Français ou par des indigènes, mais non par des Hollandais ; de perfectionner la préparation de

1. *Dict. du comm.*, de l'Encycl. méth., t. I, p. 661.

2. Malapert, *Des compagnies formées en France sous l'ancien régime, pour le commerce lointain (Journal des Economistes*, t. XLVI, avril-juin 1865).

3. J.-J. Guiffrey, *Comptes des Bâtiments du Roi*, t. I, col. 380. Fait singulier ! Avant même la constitution de la Compagnie, les fonds nécessaires étaient faits par le Roi. V. le même volume, col. 313 : « Au caissier de la compagnie « nouvellement établie pour le commerce du Nord, 100,833 l. 6 s. 8 d. »

4. J.-J. Guiffrey, *ibid.*, col. 393 et 447.

notre sel afin de le répandre dans le Nord où l'on voit trop de sel de Portugal, etc.

Les Hollandais encombrant nos marchés des articles du Nord, Colbert assurait la Compagnie, en septembre 1669[1], que le Roi prendrait pour ses flottes toutes les marchandises qu'elle tirerait des côtes de la Baltique.

Malgré ces promesses, ces faveurs, les efforts de la Compagnie restaient stériles. Quand il fallut répartir le dividende promis, on vit qu'on ne pourrait donner que 4 0/0. Colbert, pour attirer les actionnaires, ne craignit pas de prescrire la distribution d'un dividende supérieur[2]. « Subterfuge inu-« tile ! La compagnie du Nord ne réussit pas plus que les « autres ; et quand, un an après, commencèrent les hosti-« lités avec la Hollande, elle tomba pour ne plus se rele-« ver[3]. »

Une association de négociants de Bordeaux reçut, le 27 juin 1671[4], autorisation par arrêt de se constituer en compagnie et divers privilèges[5] à l'effet de commercer avec les pays du Nord, les îles de l'Amérique et la Nouvelle France ; mais, quoiqu'elle paraisse avoir obtenu quelques succès[6], on ne peut voir dans cette compagnie la continuation de la précédente.

Enfin, au commencement de l'année 1702, le résident à Paris du roi de Pologne, le sieur du Héron, proposa au gouvernement français d'établir une compagnie pour le commerce de la mer Baltique[7] ; mais son idée ne reçut aucune suite.

1. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I, p. 346.
2. La lettre est du 23 janvier 1671.
3. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 347.
4. *Livre des privilèges de Bordeaux*, p. 411.
5. Nul ne pouvait, par exemple, être reçu bourgeois de Bordeaux ou jurat de la Bourse sans avoir pris pour 1,000 ou 2,000 l. d'intérêts dans la Compagnie.
6. Elle établit, croyons-nous, plusieurs postes dans la baie d'Hudson, postes dont les Anglais s'emparèrent et qu'elle leur reprit en 1686, avec le concours du gouverneur du Canada.
7. V. aux Archives nationales le registre coté F[12] 51, à la date du 7 avril 1702.

§ 2. Compagnie de Saint-Jean-de-Luz.

Elle est fondée pour faire concurrence à la compagnie du Nord, mais les deux compagnies ne tardent pas à s'entendre. — Elles se livrent ensemble au commerce du Nord.

Le roi de France avait permis en 1644 à Claude Rousseau, on l'a dit plus haut, de constituer une compagnie sous le nom de compagnie du Nord « pour entreprendre le com-« merce, fonte et pêche des baleines et chiens de mer ès « contrées du Nord et autres lieux et faire le débit des « huiles et fanons en provenant, à l'exclusion de tous « autres Français. » Mais les habitants de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure, au pays de Labour, se voyant ruinés par une telle concurrence, eux qui ne vivaient jusque-là que de la même pêche, formèrent eux-mêmes, en manière de réponse, une compagnie de commerce sous le nom de *Compagnie de mer de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure,* afin de lutter contre la société rivale.

Ils demandèrent au Roi, dès le commencement de l'année 1648, de vouloir bien approuver leur compagnie et leur concéder les mêmes privilèges qu'au sieur Rousseau et à ses associés.

Cette requête fut renvoyée à l'examen du sieur Rousseau, et les deux compagnies s'étant entendues pour se livrer ensemble, dans des conditions de parfaite égalité, au même commerce, le Roi, par arrêt du Conseil du 7 octobre 1648, ordonna que ladite compagnie de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure jouirait à l'avenir, avec la compagnie du sieur Rousseau, « de la faculté d'envoyer à la chasse, pêche et fonte « de baleines et chiens de mer ès contrées du Nord et « ailleurs..... et de pouvoir vendre et débiter en France les « huiles et fanons en provenant, privativement et à l'exclu-« sion de tous autres Français et étrangers..... et ce durant « le temps de trois années qui commenceront au premier

« novembre prochain, et finiront à pareil jour de l'année « mil-six-cent-cinquante et un ».

Les deux compagnies, poursuit l'arrêt, armeront, en échange, chaque année, « chacune par moitié le nombre des « vaisseaux nécessaires pour ladite pêche ».

Ces vaisseaux allaient, pour la plupart, à Terre-Neuve ou dans les régions du nord de l'Europe.

« Et afin que tous les autres Français puissent profiter du « bénéfice accordé auxdites deux compagnies, Sa Majesté « veut et entend que tous ceux qui se présenteront dans « quatre mois pour entrer et avoir part en l'une ou en « l'autre desdictes deux compagnies, ils y soient reçus et « admis en fournissant le fonds nécessaire pour la part qu'ils « y voudront prendre[1] ».

La compagnie de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure fonctionna-t-elle longtemps ? C'est ce qu'il nous serait difficile de dire. Nous nous bornons à constater ici l'époque et les conditions de sa création.

Un point sur lequel nous sommes mieux renseigné, c'est la suite des destinées des pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure. Pendant la seconde moitié du XVII^e^ siècle et le commencement du XVIII^e^, ils se livrèrent à la pêche de la morue et de la baleine, et avec grand succès. Ils s'entendaient, sans doute, entre eux pour ces lointains voyages. Mais c'était une entente toute spontanée, naissant de la force même des choses, et il ne paraît pas qu'ils aient renouvelé la tentative faite en 1648 à l'effet de se constituer formellement en compagnie.

1. Cette citation et celles qui précèdent sont empruntées à l'arrêt même du 7 octobre 1648. (V., aux Archives nationales, ledit arrêt, dans le registre E 1693, f° 189.)

§ 3. Compagnie des Pyrénées.

Objet spécial de cette Compagnie. — Elle n'a qu'une courte durée.

La *Compagnie des Pyrénées* avait pour objet le commerce des bois, mâts et autres marchandises propres à l'armement des navires.

On tirait, au XVII^e^ siècle, presque exclusivement de Hollande ces marchandises. La compagnie des Pyrénées avait été fondée en prévision d'un conflit avec la Hollande. Elle n'eut malheureusement qu'une courte durée.

« J'ai reconnu clairement, dit Colbert lui-même à la date « du 20 septembre 1672, que cette compagnie languit et « ne produit pas l'effet nécessaire pour le bien de l'État[1] ».

Aussi recommande-t-il, à diverses reprises, à de hauts fonctionnaires, au premier président du parlement de Toulouse, par exemple, de favoriser de tout leur pouvoir le succès de la Compagnie.

§ 4. Compagnie du Levant.

Commerce du Levant. — Premières associations commerciales. — Fondation de la compagnie du Levant en 1670. — Son organisation. — Encouragements qu'elle reçoit du Gouvernement. — Embarras financiers de la Compagnie. — Elle disparaît en 1690. — Essais de reconstitution de l'ancienne compagnie du Levant en 1698 et en 1753.

Les capitulations conclues en 1535 entre la France et la Sublime Porte avaient réservé exclusivement aux Français le commerce du Levant; mais les Vénitiens, les Anglais, les Gênois et les Hollandais avaient su peu à peu le partager avec nous. Les guerres religieuses du XVI^e^ siècle, les guerres civiles du XVII^e^ détournaient de toutes vues de commerce lointain l'attention du Gouvernement.

Ce n'est qu'au milieu du XVII^e^ siècle qu'il fut sérieusement

1. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I, p. 345.

question de créer une compagnie pour le commerce des échelles de la Méditerranée.

Le 13 octobre 1652, Colbert recommandait à Mazarin le projet que divers négociants de Marseille formaient de fonder, au capital de 200,000 livres, une compagnie pour le trafic du Levant. Le profit, disait l'intelligent secrétaire, est de 25 à 30 0/0 par voyage, chaque voyage durant six mois, et la vente deux mois. En faisant assurer le bâtiment, le profit est réduit à 15 0/0[1].

Colbert connaissait bien le caractère du Ministre, son peu de goût pour les questions de commerce ou de marine, son vif amour de l'argent. Aussi ne parlait-il guère à Mazarin des avantages que procurerait aux Français et à l'État la création d'une compagnie du Levant ; il insistait surtout sur les gros intérêts que produiraient les fonds engagés dans l'entreprise.

Ce n'est toutefois qu'en 1670 qu'aboutit le projet de création d'une grande *Compagnie du Levant*. Plusieurs associations de marchands de Marseille et de Toulon s'étaient déjà formées dans le but d'ouvrir et d'entretenir un commerce suivi avec les échelles de la Méditerranée ; quelques-unes avaient même obtenu des lettres patentes les autorisant. Mais ces associations étaient restées, en somme, sans grande importance.

En 1670, vingt riches négociants de Paris, de Lyon et de Marseille s'entendirent pour la création d'une compagnie de la mer Méditerranée ou du Levant, qui devait faire le commerce des côtes et pays de la domination du Grand Seigneur, et des côtes et terres de Barbarie et d'Afrique. Un arrêt du Conseil confirma, le 18 juillet 1670, l'établissement de la Compagnie.

Un an auparavant, en 1669, Colbert avait eu déjà l'idée

1. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I. p. 51-52. Colbert proposait, en même temps, à Mazarin de s'intéresser à la fondation d'une compagnie pour le commerce de la côte d'Afrique. (V. v° *Compagnie d'Afrique.*)

de créer cette compagnie, et il était alors question d'en placer le siège à Lyon[1]; mais, en 1670, on décida qu'il serait fixé a Marseille. A tous égards, cette décision était sage. Marseille était placée, d'une part, près du théâtre des opérations commerciales à entreprendre. La chambre de commerce de cette ville avait toujours eu, d'autre part, la direction des relations de commerce établies entre les Français et les Levantins.

Le fonds social de la Compagnie fut fixé à trois millions de livres.

L'arrêt du 18 juillet 1670 autorisant l'établissement de la Compagnie lui accordait de nombreuses faveurs: une prime de 10 livres par chaque pièce de drap que la Compagnie enverrait, pendant quatre ans, dans le Levant; l'exemption des droits d'entrée et de sortie pour les victuailles et munitions de ses vaisseaux; un prêt de 200,000 livres, sans intérêt, pour six années, le Roi acceptant que les pertes de la Compagnie fussent prises sur cette somme; enfin plusieurs droits lucratifs pour les possesseurs d'actions[2].

Ces promesses que l'arrêt du 18 juillet 1670 formulait n'étaient pas un vain mot.

Au 1er octobre 1671, il avait déjà été donné à la compagnie du Levant une gratification de 6,560 l. pour l'envoi de 656 pièces de drap aux échelles du Levant[3]. Depuis, de semblables allocations reviennent fréquemment dans les encouragements accordés par Louis XIV à l'industrie: le 31 décembre 1672, 6,150 l. de gratification sont données à la même compagnie du Levant; le 9 août 1675, 9,930 l.[4]; le 5 octobre 1679, 2,430 l.; le 19 novembre 1679, 1,190 l. Ces gratifications sont portées comme accordées à la *nouvelle* compagnie du Levant. Le mot *nouvelle* est mis ici

1. P. Clément, *Lettres de Colbert*, t. II, 2e partie, p. 449. (1669. Établissement de la Compagnie à Lyon. Privilèges à lui accorder.)
2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 661.
3. J.-J. Guiffrey, *Comptes des bâtiments du Roi*, t. I, col. 552.
4. *Ibid.*, t. I, col. 640, 876, 1231, 1232.

par allusion aux diverses associations qui existaient avant 1670 à Marseille et dont nous avons dit un mot plus haut.

De 1671 à 1679, la production des draps pour le Levant alla sans cesse en diminuant. Les affaires de la compagnie du Levant subirent une diminution analogue. Vainement Colbert imagina-t-il d'envoyer six jeunes gens tous les trois ans chez les Capucins de Smyrne et de Constantinople pour y apprendre la langue turque, la Compagnie languissait, faute de fonds. Elle essayait, pour se dédommager, d'expédier en Portugal des brocarts d'or et d'argent faux ; mais Colbert l'en tançait vertement[1].

Ce n'était pas, en effet, pour discréditer nos manufactures que le Gouvernement avait accordé, le 30 juillet 1685[2], à la compagnie du Levant le privilège exclusif de faire fabriquer, pendant vingt ans, à Marseille des étoffes de soie, or et argent pour le commerce du Levant et des autres pays étrangers[3]. Le 15 août de la même année, un arrêt avait ordonné à la communauté des habitants de Marseille de payer 8,000 l. par an, pendant cinq ans, à ladite compagnie pour l'aider à se soutenir.

Joseph Fabre, célèbre négociant de Marseille, et l'un des principaux intéressés en ladite compagnie, se chargea seul[4], peu après, de la régie de cette manufacture. Il fut, à cet effet, substitué à la Compagnie par lettres patentes du 19 octobre 1690, suivies d'un arrêt du Conseil du 31 du même mois.

1. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I, p. 344.

2. Par lettres patentes rendues à cette date.

3. L'expédition du privilège ne se fit pas, d'ailleurs, tout de suite. Le 21 novembre 1685, la compagnie la réclamait encore. V. aux Archives nationales., dans la liasse F[12] 645, la pièce intitulée : *Extrait d'un mémoire présenté à M. de Vauvré sur l'état présent de la compagnie de la Méditerranée, le 21 novembre 1685*. La Compagnie insiste auprès du Roi et de son gouvernement sur le besoin qu'elle a de fonds et de protection.

4. Il avait d'abord été associé avec les sieurs Mathieu Fabre (frère de Joseph, peut-être), Sabain et autres pour continuer la compagnie du Levant et établir à Marseille ces manufactures d'étoffes d'or et d'argent. (V. O. Teissier, *Inv. des archives historiques de la Chambre de commerce de Marseille*, p. 442.)

Ainsi finit la compagnie du Levant. Après quelques années d'éclat, elle tomba, au milieu de l'indifférence générale, devant la ruine financière qui la menaçait. Le commerce libre reprit ses relations d'affaires avec le Levant, sous la protection et la surveillance de la chambre de commerce de Marseille, tutrice véritable des intérêts commerciaux de la France dans le bassin de la Méditerranée. On peut voir, dans l'inventaire des archives historiques de la chambre de commerce de Marseille, combien cette protection était efficace et cette surveillance sérieuse. Le commerce du Levant était, en résumé, heureux et prospère sous cette administration.

Aussi les essais qu'à deux reprises des sociétés formèrent à l'effet d'obtenir le privilège exclusif du commerce du Levant n'eurent-ils aucun succès. La première tentative est de 1698. Le 16 avril 1698, le ministre de la marine, Pontchartrain, invita vainement la chambre de commerce de Marseille à examiner la proposition de créer une grande compagnie pour le commerce du Levant, proposition soumise au Roi, écrivait le ministre, et qui lui paraît digne d'attention [1].

Le second essai de reconstitution de l'ancienne compagnie du Levant date de 1753. Une association de particuliers sollicita à cette date le privilège exclusif du commerce du Levant, mais le Gouvernement ne donna aucune suite à cette demande. Il connaissait trop, en effet, la chambre de commerce de Marseille pour espérer qu'elle s'associerait à une pareille entreprise dans laquelle son influence serait très réduite, et il savait, d'autre part, quels heureux effets le concours de la Chambre produisait pour le développement de notre commerce avec le Levant.

M. de Machault, ministre de la marine en 1753, M. Rouillé, chargé du même département en 1754, avisèrent l'un et

1. O. Tessier, *op. cit.*, p. 15.

l'autre la chambre de commerce de Marseille de la demande qui leur était faite et du refus par lequel ils y répondaient.[1]

En somme, le commerce du Levant resta libre sous la direction de la chambre de commerce de Marseille. Le 3 mars 1781[2], sous l'influence des idées libérales alors en faveur, les étrangers furent admis en France à commercer concurremment avec les Français dans le Levant et la Barbarie. Mais ils perdirent cet avantage en 1785 (ordonnance du 29 avril), année de réaction, triste moment de notre histoire commerciale et industrielle, où Calonne, on le verra plus loin[3], rétablissait sans aucune nécessité le monopole du commerce des Indes orientales.

1. O. Teissier, *op. cit.*, p. 50.
2. Par une ordonnance royale rendue à cette date.
3. V. plus loin, l. III, ch. 3.

CHAPITRE II.

AFRIQUE[1].

Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Afrique.

---

§ 1. Compagnie d'Afrique, du Bastion de France ou du Corail.

Le premier établissement français en Afrique est le Bastion de France (1561). — Compagnie du Corail ou d'Afrique. — Elle obtient en 1604 une capitulation du Sultan, qui servira de type pour les capitulations suivantes. — Sanson Napollon — Nombreuses compagnies qui se succèdent sous divers noms (Fréjus, Arnaud, Héli, etc.), avec l'appui de la chambre de commerce de Marseille. — La compagnie des Indes absorbe la compagnie d'Afrique (1719).— Elle rend au Roi le privilège du commerce de l'Afrique (1730). — Nouvelles compagnies successives (Auriol, etc.). — Situation financière. — Actions. — Suppression de la Compagnie en 1791. — Projets de rétablissements, an IX à 1807. — Détails sur l'administration et le fonctionnement de la Compagnie, et sur ses principaux comptoirs : la Calle, le Bastion de France, Bône, Tabarque, etc. — En résumé, la compagnie d'Afrique est, parmi les compagnies françaises, l'une de celles qui ont le mieux réussi.

La *Compagnie d'Afrique* et celles dont nous venons d'écrire les noms n'ont jamais formé qu'une seule et même compagnie ; nous les réunissons donc ici dans un paragraphe unique.

Il en est autrement de la compagnie du Cap Nègre. Bien qu'elle se soit trouvée le plus souvent réunie à la compa-

1. C'est au chapitre intitulé : *Europe et Levant* que se trouve placé ce qui concerne la compagnie du Levant. — Nous avons cru devoir ranger parmi les compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Amérique la compagnie de l'Assiente ou de Guinée, bien qu'elle eût comme objectif la traite des nègres de Guinée, parce que l'Amérique était son seul débouché.

gnie d'Afrique ou du *Bastion de France,* elle a cependant eu ses jours d'indépendance et de vie propre. Aussi croyons-nous devoir en faire le sujet d'une étude distincte. Pour les périodes d'union des compagnies du Cap Nègre et d'Afrique, nous traiterons au présent article de ce qui concerne leur commune histoire.

Le premier établissement que la France ait fondé sur les côtes d'Afrique fut l'œuvre de deux marchands marseillais, Thomas Linché et Carlin Didier, qui s'associèrent, au milieu du XVI^e^ siècle, pour la pêche du corail dans le golfe de Stora, à l'extrémité de la régence d'Alger, sur les frontières de celle de Tunis[1].

Ayant obtenu de la Porte, sur la fin du règne de Soliman II, la permission de s'installer sur cette partie des côtes de Barbarie et ayant traité avec les chefs des Maures qui possédaient le pays, les deux Provençaux commencèrent en 1561 la construction du Bastion de France.

Cet établissement, une fois achevé, se composait de « magasins, d'une chapelle, d'un cimetière, d'un hôpital, « d'une forteresse et servait de comptoir pour la pêche du « corail et le commerce des produits barbaresques[2]. »

Les sieurs Linché et Didier ne réussirent guère dans leur entreprise et ils ne tardèrent pas à abandonner la petite possession qu'ils avaient au Bastion de France. Ce fut un de leurs compatriotes, le sieur Moissac, qui tenta de reprendre et de relever l'établissement.

Ayant formé à cet effet une compagnie, le sieur Moissac réussit à se faire délivrer par Mahomet III un firman très avantageux, lui accordant de nombreux privilèges pour lui et pour ses associés. Achmet I^er^, fils et successeur de Maho-

1. V. le *Dict. du comm.* (Encyclopédie méthodique). au mot : *Compagnie du Bastion de France.*

2. G. Fagniez, *Le commerce de la France sous Henri IV, Revue historique*, n° de mai-juin 1881, p. 32. L'auteur a tiré, dit-il, ces détails de l'*Histoire de la Barbarie* du Père Dan, édition de 1648.

met III, confirma et renouvela cette concession en 1604[1]. La *Compagnie du corail,* ainsi s'appelait-elle, avait le monopole du commerce de la France avec l'Afrique septentrionale. Le cuir, la laine, la cire, et surtout le corail, formaient les principaux articles de transaction.

Le capital de la société se composait de 24 actions et les délibérations se prenaient à la majorité des voix. « Un arrêt « du Conseil du 8 février 1600 confirma ce mode d'adminis- « tration en même temps que les privilèges de la Compagnie. « Un arrêt du même jour, rendu sur la requête du consulat « de Marseille, obligea la Compagnie à continuer d'impor- « ter par cette ville le corail et les autres marchandises « qu'elle tirait des États barbaresques[2]. »

Les affaires de cette seconde compagnie ne tournèrent guère plus heureusement que celles de la société Linché-Didier.

Ce fut au sieur Sanson Napollon, qui se rendit en Barbarie, en 1628, au nom de nouveaux associés, que le Bastion dut son rétablissement, et « la pêche et le commerce le « meilleur état où ils ont jamais été, ou devant ou après[3]. »

Sanson Napollon, d'abord consul à Alep de 1614 à 1616, avait plus tard obtenu, en récompense de ses services, le titre de gentilhomme ordinaire de la Chambre du Roi et la croix de chevalier de l'ordre de Saint-Michel. C'est alors qu'il passa en Afrique comme gouverneur de la compagnie du Bastion de France. Il administra si heureusement la petite colonie qu'elle comptait en 1633 une population de 800 habitants français, soldats, commis ou corailleurs[4].

1. La convention ou capitulation de 1604 a servi de type à toutes celles qui on suivi.

2. G. Fagniez, *op. cit.*

3. *Dict. du comm.* (Encyclopédie méthodique), *loc. cit.* — Sanson Napollon signa avec le dey d'Alger, en octobre 1628, une convention qui restituait à la Compagnie le Bastion de France. (Pigeonneau, *Hist. du commerce de France*, t. II, Paris, in-8°, p. 452.)

4. Les progrès que le Bastion de France fit dès l'arrivée de Sanson ont induit en erreur un auteur, M. L. de Mas Latrie. Il attribue, en effet, à l'année 1628

Malheureusement Sanson fut tué à Tabarque, au mois de mai de cette même année 1633, et, dès l'année suivante, la colonie était réduite de moitié[1], tant sa prospérité était attachée à la fortune personnelle de son brillant et hardi gouverneur.

En 1637, Richelieu essaya de donner une nouvelle vie à l'établissement de la côte d'Afrique qui venait d'être détruit. Mais la Compagnie, un moment relevée[2], ne tarda pas à retomber de nouveau.

Mazarin s'intéressa, à l'exemple de son illustre prédécesseur, au sort de la compagnie d'Afrique. Sur les conseils de Colbert, il y mit même des fonds importants qui devaient, au dire de son secrétaire favori, lui rapporter 50 0/0. Mais la vérité est qu'en 1658 le premier ministre y perdait déjà plus de 600,000 livres[3].

Un contemporain explique, comme il suit, l'insuccès de ces diverses compagnies d'Afrique, toujours formées, on le sait, avec l'aide et sous la direction de négociants de Marseille : « Tant que l'on s'amusera aux Marseillais, jamais de com-« pagnie ; ils se sont tellement abâtardis à leurs bastides, « méchants trous de maisons qu'ils ont dans le terroir, qu'ils « abandonnent la meilleure affaire du monde plutôt que de « perdre un divertissement de la bastide.[4] »

En 1665, une nouvelle compagnie est formée à la suite d'un privilège délivré au sieur Fréjus.

la fondation de la forteresse. (V. l'introduction de son grand recueil des traités passés entre les Arabes et les Chrétiens au moyen âge, p. 338.) Elle existait pourtant depuis longtemps.

1. V. sur la compagnie du Bastion et Sanson Napollon, l'ouvrage de M. H.-D. de Grammont intitulé : *Relations entre la France et la Régence d'Alger au* XVII^e *siècle. Deuxième partie, La Mission de Sanson Napollon (1628-1633).*

2. Grâce au traité signé avec la Régence le 17 juillet 1640. (Pigeonneau, *Hist. du commerce de France*, t. II, Paris, 1889, in-8°, p. 453.)

3. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I, p. 51-52.

4. Depping, *Correspondance administrative sous Louis XIV*, t. III, p. 403-404.

En 1666, ce privilège est aboli, et un nouveau traité, fait le 29 juin de cette année à Alger, consacre l'existence d'une nouvelle compagnie d'Afrique, à laquelle un sieur Arnaud est donné comme directeur.

Le 2 septembre 1666, un arrêt du Conseil ratifia la création de cette nouvelle compagnie et lui donna toutes autorisations nécessaires pqur transporter hors du royaume autant de soldats, matelots et mariniers que bon lui semblerait, et, en même temps, toutes les choses nécessaires à leur subsistance et entretien [1].

Arnaud fit un nouveau traité avec le divan d'Alger, le 24 octobre 1667, traité renouvelé et confirmé à Alger, le 22 mars 1670 [2]. Il obtenait, entre autres choses, l'autorisation de faire la pêche du corail et le monopole exclusif du commerce du cuir, de la cire et des autres marchandises du pays. « Pourra, dit l'article 3 de ce traité, *ledit* « *Arnaud relever les ruines du Bastion,* et bâtir un moulin et « se servir des matériaux... » On voit que le premier établissement n'existait déjà plus qu'à l'état de vestiges.

La Compagnie, dans son dernier état, c'est-à-dire en 1670, comprenait trois associés : les sieurs Arnaud (ou d'Arnaud), Lafon et le sieur de Vesc, de Grenoble, qui intéressèrent, chacun pour sa part, qui bon leur sembla.

La Compagnie avait, comme toutes ses devancières, son siège à Marseille. Une fois constituée, elle fit des démarches à Paris pour obtenir un arrêt d'autorisation et de privilège.

Aux dispositions que le sieur Arnaud avait déjà obtenues à la suite de l'arrêt du Conseil du 2 septembre 1666, il désirait, lui et ses associés, en voir ajouter de nouvelles. Ils demandaient ainsi :

1. V. cet arrêt aux archives du Ministère de la marine et des colonies.
2. V. ce traité aux archives du même Ministère.

1° Que les barques et polacres venant du Bastion fussent exemptes du droit de *cottimo*[1].

2° Que le gouvernement et consulat du Bastion appartinssent au sieur Arnaud et à sa compagnie.

3° Que toutes personnes pussent s'intéresser, sans déroger, à ladite compagnie.

4° Enfin, que les intéressés jouissent des privilèges accordés aux habitants de Marseille[2].

Ces demandes furent bien accueillies, sauf en ce qui concerne la première — la Compagnie n'obtint que la dispense de la moitié du droit de *cottimo* —, et surtout la dernière (assimilation des intéressés aux bourgeois de Marseille), qui fut purement et simplement écartée.

Un arrêt du Conseil du 15 janvier 1671 — c'est peut-être celui dont le sieur Arnaud désirait en 1670 l'obtention — donna à la nouvelle compagnie du Bastion, dont elle consacrait ainsi l'existence, le privilège de faire, seule en France, le commerce des côtes du Bastion, de la Calle, du Cap Rosa, de Bône et du Cap Nègre[3].

« Il est à observer, dit l'arrêt en question, que le Cap Nègre « est du royaume de Tunis et qu'ensuite d'un traité fait avec « le divan dudit lieu, il s'est formé depuis quatre ans[4] une

1. Droit levé à Marseille sur tous les vaisseaux naviguant dans la Méditerranée, et en échange duquel la ville et la chambre de commerce de Marseille assuraient (autant qu'elles le pouvaient) la liberté de la mer.

2. V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies, le carton coté : Compagnie de commerce du Bastion de France.

3. Le *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique (t. I, p. 643, article *Compagnie du Bastion de France*) et l'*Histoire des compagnies de commerce* de Dernis, dont il existe plusieurs copies manuscrites (nous nous sommes servi de la copie conservée aux archives de la Marine et de la copie existant à la Bibliothèque nationale, manuscrits français, n° 8036), disent que c'est en *1673* que fut formée cette nouvelle compagnie. Mais nous pensons que c'est plutôt en 1670 ou 1671, nous appuyant : 1° sur l'arrêt rendu le 15 janvier 1671 ; 2° sur un court passage d'une pièce de la fin du XVIIe siècle conservée aux Archives nationales dans la liasse cotée F12 502.

4. C'est-à-dire, en 1666 ou 1667.

« nouvelle compagnie autorisée par le Roi pour le commerce « et la pêche du corail dudit Cap Nègre. »

La compagnie du Bastion, la seule dont nous traitions en ce moment, ne fut pas plus heureuse que les précédentes. Les guerres dans lesquelles la France était engagée à la fin du règne de Louis XIV avaient tourné contre nous les deux premières puissances maritimes d'alors, l'Angleterre et la Hollande, et leurs croisières rendaient presque intenables pour nous la Méditerranée et l'Océan.

En 1678, le sieur Dusault réorganisa la compagnie du Bastion, mais sans grand succès, car en 1682 la guerre survint entre la France et la régence d'Alger, et les établissements de la Compagnie furent à peu près détruits [1].

Quelques années après, à la suite du bombardement d'Alger par la flotte française, une nouvelle compagnie d'Afrique se formait encore sur les ruines de la précédente. L'insucès de ses devancières ne l'effrayait pas plus que celles-ci n'avaient elles-mêmes été détournées de leur dessein par la triste issue des précédentes entreprises.

Un traité fut passé à cette occasion, le 5 mai 1690, entre la régence d'Alger et la compagnie, représentée par le sieur Guillaume Marcel [2]. On y voit quels privilèges étaient assurés à la nouvelle société et dans quelles conditions ils devaient s'exercer. Les établissements français étaient fort délabrés et presque abandonnés [3]: on en autorisait la reconstruction. On permettait (implicitement) à la Compagnie de sous-louer à qui elle voudrait tout ou partie de son monopole. On la déchargeait, à titre d'encouragement et comme dédommagement des pertes essuyées dans les der-

1. En 1692, le sieur Dusault n'était pas encore parvenu à liquider les affaires de sa compagnie. (E. Plantet, *Correspondance des deys d'Alger*, Paris, 1889, in-8°, t. I, p. 366, note 1.)

2. Ce traité est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies, cartons des compagnies de commerce, à l'article Bastion de France.

3. Ils n'étaient pas tombés, cependant, aux mains des Anglais, comme certains historiens l'ont soutenu.

nières guerres, de toutes redevances ou *lismes* pendant deux ans.

En cas de guerre entre la France et Alger, la neutralité de la Compagnie était garantie, la prospérité du pays y étant engagée et la paye des soldats du dey d'Alger étant prélevée en grande partie sur le produit des opérations de la Compagnie. De tout temps, les directeurs des diverses compagnies qui se sont succédé dans la direction du Bastion de France et de nos autres établissements d'Afrique ont tenu à contribuer directement à fournir la solde des milices d'Alger et de Tunis. C'était pour eux le meilleur moyen de ne pas être inquiétés, d'être au contraire protégés par ces dangereuses troupes.

Enfin, dans l'ensemble des dispositions contenues au traité, on s'en référait, pour leur exécution, à ce qui se faisait du temps de Sanson, témoignage fort explicite du souvenir excellent qu'avait laissé dans la région l'ancien gouverneur de la compagnie du Bastion de France, Sanson Napollon.

La compagnie Marcel n'eut pas une longue existence. Trois ans ne s'étaient pas écoulés depuis sa création qu'elle était remplacée, en vertu d'un arrêt du Conseil du 9 septembre 1693[1], par une nouvelle Compagnie. Pendant cette courte période, elle avait eu cependant le temps de faire quelques opérations. Ainsi, en 1692, elle avait traité avec le gouvernement français[2] pour la fourniture, avec un bénéfice de 40 sols par charge, des grains de Tunis, d'Italie et des côtes de Barbarie nécessaires à l'armée d'Italie dont Catinat était le commandant en chef, et qui se distingua, on le sait, à la Marsaille (1693).

La nouvelle compagnie, formée en 1693, était faite sous le

1. Conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies, carton déjà cité.

2. A. de Boislisle, *Correspondance des contrôleurs généraux*, t. I, n° 1041, note.

nom du sieur Héli et comprenait neuf intéressés principaux dont trois étaient de Paris, trois de Bayonne et les trois autres de Marseille. Elle signa, le 3 janvier 1694, une convention solennelle avec le dey, le divan et la milice d'Alger pour le privilège exclusif et à perpétuité de la pêche du corail et de la traite des laines, de la cire, des cuirs, du suif et des autres produits de la côte barbaresque [1], convention qui ne faisait que renouveler les nombreuses concessions précédemment obtenues par les anciennes compagnies d'Afrique.

Le traité fut conclu directement à Alger, le 3 janvier 1694, entre le Dey et le sieur Annet Caisel, agent et représentant de la compagnie Héli. Ce traité déclarait la nouvelle association propriétaire incommutable des anciennes concessions et reconnaissait formellement son droit de propriété sur les côtes, de la frontière de Tunis à la rivière de Seybas, et ses droits exclusifs sur la pêche de cette rivière jusqu'au cap Roux [2]. Il portait en même temps les redevances de la Compagnie à 3,000 réaux, payables par sixième toutes les deux lunes [3]. Il déchargeait enfin l'association du payement des dettes de la compagnie précédente.

1. On trouve la mention de ce traité dans les papiers conservés au Ministère de la marine, et son analyse dans le mémoire intéressant relatif à la compagnie royale d'Afrique, qui a été tiré des *Éphémérides économiques* (année 1775, t. XI), et reproduit dans le *Dict. du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 643. Quant à sa date, elle est donnée par une note de M. de Mas Latrie, publiée dans l'*Annuaire-bulletin de la Société de l'histoire de France* (année 1874, p. 155-156), « *sur le traité original de 1694 qui rétablit la com-* « *pagnie d'Afrique en possession de ses établissements en Algérie* », traité qu'on vient, écrivait en 1874 M. de Mas Latrie, de retrouver à la Bibliothèque publique d'Alger. Depuis ce temps, l'intéressante *Correspondance des deys d'Alger*, publiée en 1889 par M. Eugène Plantet, a fourni les détails les plus complets sur le traité du 3 janvier 1694, dont un original, dit M. Plantet, est aux archives des Affaires étrangères, et un autre à la Bibliothèque d'Alger. (*Corr. des deys d'Alger*, t. I, p. 405, note 1.)

2. E. Plantet, *op. cit.*, t. I, p. XXXII (Introduction).

3. E. Plantet, *op. cit.*, p. 405, note 1. Le traité de 1694 et la capitulation

Le 4 mai 1695, un règlement de compte eut lieu entre l'ancienne et la nouvelle compagnie. Le total des effets remis par la première à la seconde s'éleva à 71,666 livres 14 sols 6 deniers, dont 45,516 l. 19 s. 7 d. pour les effets restant en Barbarie (ces effets sont, en général, des bateaux de transport, des hourques), et 26,000 l. (en chiffres ronds) pour les effets trouvés en France. L'état[1] porte les signatures d'un certain nombre d'associés de l'ancienne et de la nouvelle compagnie. On y voit, entre autres, les noms des sieurs Ferdinand de Gumery et Jacques Rebuty, associés en l'ancienne entreprise, et ceux de Nicolas Simon et Pierre Robineau, membres de la nouvelle.

En 1706, la compagnie d'Afrique, constituée sous le nom d'Héli en 1693, n'existait plus[2]. Le Roi provoqua, dans ces conditions, la constitution d'une nouvelle société du Bastion. L'arrêt qui l'établit est du 9 octobre 1706; il instituait sous le nom de compagnie d'Afrique une compagnie chargée pendant six ans du privilège du commerce des concessions du Cap Nègre et du Bastion de France. La nouvelle compagnie, qui devait fonctionner à dater du 1er janvier 1707, s'engageait à racheter, dans le délai d'un an, au prix convenu de 150,000 l., les établissements existant au Cap Nègre, au Bastion de France et aux comptoirs en dépendant.

Les six ans écoulés, une autre compagnie se forma au capital de 150,000 l., souscrit le 5 août 1712 par les associés réunis. L'arrêt du 15 août 1712, qui consacrait le privilège de la nouvelle compagnie d'Afrique, fixait au 1er janvier 1713 la date du commencement des opérations.

précédente de 1604 (v. plus haut, p. 183) ont servi de base à la plupart des conventions postérieures qui ont eu pour objet nos concessions d'Afrique.

1. Conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. Les affaires de la Compagnie avaient été singulièrement compromises par la faillite de la compagnie du Cap Nègre. La liquidation des dettes de la compagnie d'Afrique fut longue à poursuivre. En 1711, elle n'était pas encore achevée. (V. aux Archives nationales, sous la cote E 1981, fo 445, un très long arrêt du Conseil du 9 mars 1711 relatif à cette opération.)

Ce n'avait pas été sans difficultés que s'était constituée la nouvelle compagnie, et il avait fallu lui promettre pour ses opérations commerciales divers avantages et de nombreuses dispenses de droits [1].

Au milieu de ces changements multiples de compagnies, les comptoirs de la côte africaine souffraient moins qu'on n'eût pu le croire de ces vicissitudes sans nombre. Ils n'y participaient guère, en effet. Les chefs des comptoirs du Bastion de France, de la Calle ou de telle autre factorerie restaient généralement en fonctions sous la nouvelle compagnie, comme ils s'y étaient trouvés sous la précédente. Ils faisaient des traités avec les chefs de la région [2], concluaient des marchés avec les habitants du pays, sans crainte d'être désavoués ou démentis par les directeurs de Marseille, où se trouvait presque toujours le siège principal de la Compagnie.

Cette stabilité relative contrebalançait un peu le changement si fréquent des directeurs et des compagnies. Elle n'empêchait pas malheureusement les années de disette, les mauvaises récoltes, les pêches infructueuses, les pertes de bâtiments, sans parler des infractions que les puissances barbaresques commettaient elles-mêmes aux traités garantissant le monopole et les privilèges des compagnies.

En 1717, la compagnie d'Afrique existant alors avait, de ce dernier chef, de graves plaintes à élever contre le bey de Tunis et le dey d'Alger.

Le dey d'Alger, disait-elle, laisse les Siciliens se livrer à la pêche du corail sur les côtes de la Régence, malgré les anciens traités, celui de 1694 notamment, qui accordent

1. De nombreux droits étaient levés à Marseille sur les marchandises entrant dans le port : droit de *cottimo*, droit de table de mer, droit de poids et casse foraine, etc.

2. V. au *Dict. du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, des détails intéressants sur le traité passé le 15 juillet 1714 entre Assen, bey de Constantine et lieutenant du dey d'Alger, et le sieur de Marle, gouverneur de la Calle, agissant au nom de la compagnie d'Afrique.

à la compagnie d'Afrique le monopole exclusif de cette pêche.

Le bey de Tunis, d'autre part, empêche la Compagnie d'approvisionner de grains le comptoir du Cap Nègre, suscitant mille entraves à ses achats de blé, achetant *le premier* sur tous les marchés[1], et il exige toujours, cependant, le payement régulier des redevenances, qui sont annuellement de 30,000 livres.

Nous venons de parler de grains et de blé. Disons à ce propos que ce n'était qu'avec les plus grandes difficultés que la Compagnie pouvait se livrer à l'exportation des grains d'Afrique. Les lois des Turcs, dit un fonctionnaire de l'époque, ne permettent pas la sortie de leurs grains à destination de peuples chrétiens. C'est pour cela que « sous prétexte de la nourriture des pêcheurs de corail » la compagnie d'Afrique emmagasinait de grandes provisions de grains dans les forts dont chaque comptoir était pourvu[2].

A la fin de l'année 1717, les pertes de la Compagnie s'élevaient à 429,500 livres et ses effets en souffrance ou, pour garder l'expression pittoresque du bilan qui fut établi à cette époque, ses *effets accrochés,* montaient à la somme de 335,000 livres, soit une perte totale de 764,500 livres.

Voici, d'ailleurs, le bilan même, tel qu'il fut dressé au 31 décembre 1717[3].

Pour le fonds capital formé par la Compagnie, 72,000 l.	
Pertes de la Compagnie :	
Sur le courant de son commerce, suivant le bilan des écritures.	325,000 l.
Banqueroutes ou mauvaises dettes	104,500 l.
	429,500 l.

1. Le bey de Tunis faisait *le premier* ses acquisitions de grains sans permettre à la Compagnie de lui faire concurrence. Il enlevait ainsi à bas prix les plus beaux blés.

2. V. aux *Archives nationales* le registre F[12] 59, f° 202 (à la date du 15 octobre 1716).

3. V. l'original aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

	Report. . . .	429,500 liv.
Fonds accrochés :		
Dettes du Munitionnaire pour la somme de 50,000 liv. dont la Compagnie est en souffrance depuis près de trois ans.	50,000 liv.	335,000
Prix des propriétés des places.	150,000 liv.	
Ustensiles et dettes sur lesdites places. . . .	135,000 liv.	
		764,500 liv.

Dans les pertes dont mention est faite à l'état ci-dessus, on n'y comprend aucun intérêt du fonds capital, et les intéressés n'ont pris aucun droit de présence ni aucun autre avantage particulier, de sorte que leur perte est réelle, à la différence de ce qu'on pratique dans presque toutes les autres compagnies qui se forment en France, où les intéressés se dédommagent ordinairement ou par des gros intérêts qu'ils se font payer, ou par des droits de direction et de présence.

Il y a encore à observer que les pertes ou les fonds accrochés qui montent à 764,500 liv. ne sont que jusques au dernier décembre 1717, mais les pertes de cette compagnie seront de beaucoup plus considérables à la fin de leur bail qui finira avec la courante année 1718, parce que les mêmes motifs de perte subsistent encore.

Comme l'acte ci-dessus le faisait prévoir, les pertes de la Compagnie se trouvèrent encore accrues le 31 décembre 1718, date à laquelle expirait son privilège. Elle était décidée à ne pas en demander le renouvellement. C'est tout au plus si elle voulut, sur les représentations du Conseil de marine[1], conserver encore quelque temps, au début de l'année suivante, l'entretien des comptoirs d'Afrique.

Ce fut la compagnie des Indes qui se trouva appelée, par un arrêt du 4 juin 1719, à succéder aux droits et privilèges, comme aux charges, de l'ancienne compagnie d'Afrique. Les produits, année commune, étaient estimés représenter 351,000 l., les dépenses 200,000 l., d'où 151,000 l. de bénéfices, en moyenne, par an.

La nouvelle concession était faite pour une durée de 24 ans, à dater du 1er janvier 1719.

Un édit de juillet 1720 confirma l'arrêt du 4 juin 1719. La

1. V. Teissier, *Inventaire des archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, 1 vol. grand in-4°, p. 24.

compagnie des Indes remboursa, en vertu d'un compte dressé le 6 mars 1720, 68,679 l. 6 s. 5 d., à l'ancienne compagnie d'Afrique pour ses effets mobiliers. Elle fut en outre condamnée, par arrêt du Conseil du 31 janvier 1723, à lui payer la somme de 150,000 l. pour les forts, armes, maisons et magasins du Cap Nègre et du Bastion de France [1].

Quelques années après, un édit rendu au mois de juin 1725 concéda *à perpétuité* à la compagnie des Indes le privilège du commerce d'Afrique. Elle ne devait pourtant le conserver que jusqu'en 1730.

A la fin de l'année 1730, en effet, la compagnie des Indes, qui perdait de l'argent avec ses comptoirs d'Afrique [2], supplia le Roi de consentir à ce qu'elle se défit du privilège de ce commerce au profit de quelque compagnie qui eût son siège à Marseille, la Provence étant particulièrement intéressée au succès de ce commerce, et ne pouvant, disait-on, subsister sans le maintien de la compagnie d'Afrique. Les inconvénients résultant de la situation à Paris du centre de la direction étaient trop grands et trop sensibles pour que la requête ne fût pas exaucée.

La compagnie des Indes s'était entendue, par délibération du 18 octobre et par convention du 27 octobre 1730, avec le sieur Jacques Auriol et ses associés pour leur céder la suite des affaires du Cap Nègre et du Bastion de France. Le Roi avait accueilli favorablement l'offre qu'Auriol avait faite, le 24 octobre 1730, de se charger pour une durée de dix ans de la compagnie d'Afrique, aux lieu et place de la compagnie des Indes, moyennant un prêt que lui ferait l'État de

1. Archives du Ministère de la marine et des colonies, Papiers de la compagnie du Cap Nègre, mémoire rédigé vers 1730.

2. V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies, les papiers de la compagnie du Cap Nègre. Dans un mémoire rédigé vers 1730, la compagnie des Indes énumère les raisons pour lesquelles elle n'a pas réussi en Afrique : 1° gros frais de régie de la direction établie à Marseille; 2° éloignement de la direction centrale (fixée à Paris); 3° infidélité ou négligence des employés des divers comptoirs, qui favorise le commerce des interlopes.

300,000 l. non productives d'intérêts et la constitution d'un apport social de 300,000 l. également non productives d'intérêts.

Aussi le Roi n'eût-il à rendre que pour la forme l'arrêt du 19 novembre 1730, qui acceptait la rétrocession faite par la compagnie des Indes de son privilège d'Afrique à Sa Majesté et qui ratifiait la convention passée, le 27 octobre 1730, entre le sieur Jacques Auriol et cette compagnie.

Il en fut de même pour l'arrêt du 21 novembre 1730[1], par lequel Louis XV ordonnait que la compagnie Auriol jouirait pendant dix ans, à partir du 1er janvier 1731, sous le nom de compagnie d'Afrique, des places du Cap Nègre, de la Calle et dépendances[2].

Le 6 juillet 1731, le dey d'Alger et le directeur de la compagnie d'Afrique, le sieur Fénix, renouvelaient par un nouveau traité les anciennes capitulations assurant à la Compagnie le monopole du commerce de la Régence[3].

A peine constituée, la nouvelle société se plaignit du mauvais état de ses affaires. Les intéressés en la Compagnie écrivaient, en décembre 1731, au cardinal de Fleury qu'ils avaient trouvé le commerce des concessions d'Afrique totalement ruiné. La compagnie des Indes qui les y avait précédés y perdait, disaient-ils en une autre occasion, 1,200,000 l. par an. Quant à eux, ils sont obligés de tout réparer, de tout rétablir. Ils ont, de ce côté, des frais considé-

1. M. Albert Maire (communication sur le *Comptoir du Cap Nègre* faite à la Section des sciences économiques et sociales, congrès des Sociétés savantes de 1888, *Bulletin de 1888*, Paris, 1889, p. 196, note 1) dit de la date du 21 novembre 1730 : « Cette date ne correspond pas à celle que donne M. Féraud (19 novembre 1730). Nous l'avons prise dans une lettre... » La vérité, dirons-nous, est que les deux dates sont bonnes : elles se réfèrent aux deux arrêts différents que nous venons de citer.

2. Notons ce mot *dépendances* qui comprend évidemment, entre autres lieux, *le Bastion de France*, et qui nous montre le triste état où se trouvait réduit cet ancien comptoir, jadis le principal de la côte.

3. Pour plus de détails sur la matière, voy. E. Plantet, *Correspondance des deys d'Alger avec la Cour de France*, Paris, 1889, in-8°, t. II, p. 157, note 1.

rables. Ils ont à payer, d'autre part, aux puissances barbaresques des redevances qui ne montent pas à moins de 140,000 l. par an.

En dépit de ces présents énormes, ils souffraient souvent des exactions de ces mêmes puissances.

Le 23 janvier 1732, les intéressés résidant à Marseille s'élevaient dans une lettre qu'ils adressent, à cette date, à Paris contre une récente décision du dey d'Alger. Il a ordonné au caïd de Bône, écrivaient-ils, de ne plus laisser la Compagnie acheter de blé « et de le permettre aux Anglais « et Hollandais[1] ».

C'est à tout instant qu'on voit la compagnie française se plaindre d'injustices semblables. Les Régences savaient fort bien exploiter la rivalité constante des Anglais, des Hollandais et des Français pour les pressurer tour à tour et pour en tirer le plus de redevances possible[2].

Voici quelle était, au 31 décembre 1731, la situation financière de la Compagnie.

Le passif comprenait. . . .	1,160,711 l.
L'actif.	1,086,582 l. 9 s. 11 d.
La Compagnie était donc en perte de	74,128 l. 10 s. 1 d.

Si nous en venons aux détails, nous remarquons, d'après ce bilan, que la Compagnie possédait à Marseille, au

1. Contrairement aux traités garantissant les privilèges de la compagnie française d'Afrique, les Puissances d'Alger ne se faisaient aucun scrupule d'accorder secrètement des permissions à des navires interlopes. Les « donatives » des Anglais leur procuraient fréquemment ces avantages. La Compagnie menaçait, dans ce cas, le Dey de ne plus lui payer les redevances promises. Mais elle était rarement en état d'exécuter ses menaces.

2. Si ces peuples s'étaient unis, ils eussent eu bon marché, dans une action commune, des forces barbaresques et eussent enlevé pour longtemps aux deys d'Alger ou de Tunis toute envie de violer les traités solennellement conclus. Combien de fois, dans l'histoire de la colonisation, n'aurait-on pas l'occasion de constater pareille désunion des puissances européennes tournant à pareil détriment pour la civilisation?

31 décembre 1731, un approvisionnement de céréales et de marchandises comprenant :

En blé.	239,524 l. 12 s. 6 d.
En orge.	53,460 l.
En fèves.	4,197 l. 10 s.
En pois chiches.	1,363 l. 8 s.
En corail.	25,300 l.
En cire.	13,087 l. 4 s.
En cuirs.	14,000 l.
En suif.	55 l. 5 s.
En toiles.	532 l. 1 s.
En étoffes	357 l. 16 s.
Et en meubles.	1,363 l. 16 s.

Le blé, l'orge et le corail formaient ainsi les trois principaux articles.

Le total des effets et dettes actives existant à Marseille atteignait le chiffre de 502,811 l. 10 s. 3 d.

En Barbarie, les effets et dettes actives du département du Cap Nègre montaient à 207,578 l. 3 s. 6 d., et ceux du département de la Calle à 376,086 l. 1 s. 7 d. La compagnie d'Afrique ne possédait à Alger que les meubles de la maison de l'agent qui la représentait à la cour du Dey, meubles estimés valoir 106 l. 9 s. 1 d.

Dans les dettes passives, nous distinguons, entre autres, l'apport social mis en réserve, soit 300,000 l., puis le prêt fait à la compagnie d'Afrique par la compagnie des Indes, prêt consistant en 260,000 l[1].

Le bilan est signé par quatre intéressés en tête desquels figure, comme de juste, Auriol[2].

Pour remettre ses affaires en état, la compagnie d'Afrique aurait voulu que la compagnie des Indes s'engageât à lui

1. 40,000 restaient à fournir comme supplément de prêt.

2. Ce bilan (comme la plupart des pièces d'où proviennent les détails qui précèdent et ceux qui suivent) se trouve aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

prendre, chaque année, une quantité déterminée de corail, la vente du corail étant la base de son commerce. Le 3 juillet 1733, une supplique était adressée dans ce sens au cardinal de Fleury. Auriol et ses associés le priaient d'agir auprès de la compagnie des Indes pour la décider à leur garantir un achat annuel de 40 caisses de corail, aux prix courants de Marseille, et à les débarrasser, en outre, de l'énorme quantité de corail restant en magasin. S'il était impossible d'obtenir l'objet de leur demande, ils insistaient pour qu'il leur fût, au moins, permis de porter chaque année 80 caisses de corail aux Indes.

« Il se pêche tous les ans, disaient-ils, dans les concessions de la Compagnie au moins 10,000 livres de corail, ce qui compose ordinairement :

« 1° 10 caisses corail branchettes de 100 livres chacune :	1,000 livres	
à 2.200 l. la caisse et valant . .		22,000 l.
« 2° 25 caisses corail assorti de 150 livres chacune :	3,750 livres	
à 1,800 l. la caisse et valant . .		45,000 l.
« 3° 35 caisses corail menu de 150 livres chacune :	52,500 livres	
à 1,000 l. la caisse et valant . .		35,000 l.
« Total: 70 caisses pesant.	10,000 livres	
et valant . .		102,000 l.

La Compagnie, ajoutaient-ils, paie le corail gros et menu aux pêcheurs à raison de 3 l. 10 s. la livre, de sorte que ces 10,000 livres ne lui coûtent que 35,000 l. et que tous les ans elle gagne sur cet article[1].

Nous ne savons quelle suite fut donnée à la supplique; mais nous possédons[2] les bilans annuellement dressés de 1733 à 1736 (inclusivement) et nous y voyons que la Compagnie fut constamment en profit pendant cette période.

En effet, au 31 décembre 1733,

1. Archives du Ministère de la marine et des colonies.
2. *Ibid.*

	l.	s.	d.
Les effets et dettes actives vont à la somme de.	1.369.371	19	5
Et les dettes passive à celles de.	1.131.204	12	7
Partant, la Compagnie est en profit de	238.167	6	10

D'après le bilan du 31 décembre 1734,

	l.	s.	d.
Les effets et dettes actives vont à la somme de.. . . .	1.168.320	3	8
Et les dettes passives à celle de..	601.596	17	3
Reste à la Compagnie..	566.723	6	5
Sur quoi, prélevant sa mise en fonds de.	300.000	—	—
Il résulte qu'elle est en profit jusqu'à présent de. . . .	266.723	6	5

D'après le bilan du 31 décembre 1735,

	l.	s.	d.
Les effets et dettes actives de la Compagnie vont à la somme de.	1.169.809	14	1
Et les dettes passives à celle de.	609.142	5	7
Reste à la Compagnie.	560.667	8	6
Sur quoi prélevant sa mise en fonds de.	300.000	—	—

Il résulte qu'elle est en profit, jusqu'aujourd'hui 31 décembre 1735, de.	l. 260.667	s. 8	d. 6

Enfin, d'après le bilan du 31 décembre 1736,

	l.	s.	d.
Les effets et dettes actives vont à.	954.377	16	1
Et les dettes passives à.	439.421	5	2
Reste à la Compagnie..	514.956	10	11
Sur quoi prélevant sa mise en fonds de.	300.000	—	—
Il résulte qu'elle est en profit de.	214.956	10	11

En 1738, au mois d'octobre, les intéressés en la compagnie d'Afrique demandaient à M. de Maurepas d'être déchargés de leur bail [1]. C'est dire que les bénéfices des années précédentes ne se reproduisaient plus.

Nous n'avons pas retrouvé le bilan de l'année 1737 ; mais d'après celui qui fut rédigé le 31 décembre 1738 [2],

1. V. la demande aux archives du Ministère de la marine et des colonies.
2. V. aux mêmes archives ce bilan.

Les effets et dettes actives montaient alors à. . . .	944,522 l. 18 s. 1 d.
Les dettes passives à.	662.485 l. 18 s. 7 d.
Il restait donc à la Compagnie.	282,037 l. — 6 d.

Cependant, l'apport social étant à déduire de l'encaisse et se montant à 300,000 l., la Compagnie se trouvait, en réalité, être en perte de 17,963 l. 6 d. Une telle situation n'avait rien de satisfaisant pour les associés et l'on comprend leur désir de ne plus continuer une société dont les opérations se soldaient, en somme, par un déficit.

La compagnie Auriol était donc arrivée, à la fin de l'année 1740, au terme de sa concession et n'avait aucunement envie, sa pétition d'octobre 1738 le témoigne, de solliciter le renouvellement de son privilège.

Le mauvais succès des opérations de la Compagnie décourageait même la chambre de commerce de Marseille de s'intéresser de nouveau au commerce d'Afrique. Elle hésitait à faire les fonds nécessaires pour subventionner une nouvelle compagnie.

Le Ministre de la marine, M. de Maurepas, lui écrivit, le 30 décembre 1740, pour vaincre ses résistances. La compagnie d'Afrique, disait-il, est le lien de la paix avec les régences d'Alger et de Tunis au moyen des sommes considérables qu'elles en reçoivent. « Il importe, ajoutait avec raison le « Ministre, d'accorder la plus grande protection à cette « Compagnie, car les Anglais ne manqueraient pas de s'em- « parer des concessions au préjudice du commerce français, « si on venait à abandonner les places du Cap Nègre et du « Bastion de France[1] ».

Les exhortations venues de Paris décidèrent enfin la chambre de commerce de Marseille à s'associer pour une part importante (25 0/0) à la constitution de la future compa-

1. Teissier, *Inventaire analytique des Archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, p. 39.

gnie. Elle s'engagea à souscrire 300 actions de 1,000 l. chacune[1].

La Compagnie fut établie sur les plans du sieur Icard, inspecteur du commerce, et sous le nom de compagnie royale et perpétuelle d'Afrique, par un édit du mois de février 1741, enregistré au parlement de Provence le 22 mars de la même année. Elle était formée au capital de 1,200,000 l. divisé en 12,000 actions de 1,000 l. chacune.

La chambre de commerce de Marseille, qui avait déjà souscrit le quart du capital, s'obligeait, en outre, à garantir le payement des intérêts du reste du capital, c'est-à-dire des 900 autres actions, sur le taux minimum de 6 0/0 par an[2]. Si les bénéfices dépassaient une certaine somme, il devait être fait aux actionnaires des répartitions proportionnelles.

La Compagnie recevait du Roi le privilège exclusif du commerce des ports du royaume d'Alger et de Tunis, à l'exception de ces deux capitales et de plusieurs villes de ce dernier royaume dont le commerce était libre. « Elle « tient aussi, ajoute le mémoire auquel nous empruntons « les détails qui suivent[3], des souverains du pays, à titre de « concession, et selon les dispositions des conventions ci- « dessus rapportées, le commerce des mêmes ports ou

1. L'Inventaire de M. Teissier (v. p. 272, au 12 janvier 1741) dit que les actions valaient 2,000 l. chacune; mais c'est une faute de copie ou d'impression. D'un document conservé à Paris aux Archives nationales (sous la cote F[12] 1650) et d'un mémoire inséré au *Dictionnaire du commerce* de l'Encycl. méth., il ressort que la nouvelle compagnie d'Afrique, créée en 1741, fut constituée au capital de 1,200,000 l. divisé en 12,000 actions de *1,000 l.* chacune.

2. V. le Mémoire sur la compagnie royale d'Afrique inséré au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique. Ce Mémoire est fait en grande partie de première main et par une plume autorisée. Nous y avons fait et nous y ferons encore plus d'un emprunt, contrôlant ses assertions et les rectifiant au besoin à l'aide des pièces imprimées et des documents inédits conservés à Paris aux Archives nationales, et surtout aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

3. C'est le Mémoire inséré au *Dictionnaire du commerce* dont nous venons de parler.

« comptoirs à l'exclusion de toute autre nation ; ce qui n'a « pas été fidèlement exécuté, à cause des interlopes, c'est- « à-dire de vaisseaux étrangers qui se moquent du privilège « exclusif.

« Le principal comptoir où se tient le directeur général « des concessions est la Calle, et la Compagnie y entretient « quelques soldats pour sa sûreté contre les Maures. Les « autres ports sont peu considérables, et il n'y a que des « agents pour le trafic.

« La Compagnie est obligée de payer annuellement au « dey d'Alger pour le prix de son privilège, ou aux Maures « pour se les attacher, des redevances appelées *lismes* mon- « tant à plus de soixante mille livres, indépendamment du « droit d'ancrage pour les bâtimens qui y abordent et ceux « de sortie.

« Lorsque cette Compagnie prit possession de ses comp- « toirs, elle les trouva en si mauvais état qu'elle fut obligée « de prendre sur les fonds, pour les réparations qu'il était « indispensable d'y faire. La guerre de Tunis de 1742, qui « suivit de près l'époque de la création, entraîna la perte « du Cap Nègre dans le royaume de Tunis, qui fut rasé et « qui n'a pas été relevé depuis. »

Notons ce passage qui nous fait connaître la disparition d'un comptoir dont la direction avait été confiée quelque temps à une compagnie spéciale[1].

La peste qui ravagea la régence d'Alger vers le même temps, interrompit forcément toutes les opérations de la compagnie d'Afrique. La guerre, qui fut déclarée en 1740 entre la France et l'Angleterre, aurait achevé de ruiner le commerce de la Compagnie si elle n'avait eu recours aux pavillons neutres.

En 1744, les corsaires d'Alger se permirent d'enlever la plus grande partie des pêcheurs de corail[2]. Cet acte de vio-

1. V. ci-après, à l'article de la *Compagnie du Cap Nègre*.
2. L'année précédente (1743), un traité de paix et de commerce avait été passé

lence effraya à tel point les gens de la Calle que cette place fut abandonnée.

Ces malheurs réunis déterminèrent, en 1746, le Gouvernement à continuer à la Compagnie, pendant cinq nouvelles années, le secours annuel de quarante mille livres que la chambre de commerce de Marseille avait été tenue de lui accorder jusqu'à cette époque. Ces cinq années furent moins malheureuses que les précédentes[1]; et la Compagnie réussit, non-seulement à recouvrer son capital, mais encore à réaliser, écrivait-on de Marseille, un bénéfice de 270,000 livres[2].

En 1751, la Compagnie n'en demandait pas moins, cependant, au Ministre de la marine une nouvelle subvention de 200,000 l. pour cinq ans, soit 40,000 l. par an[3].

Le bénéfice dont il vient d'être parlé n'était pas, en effet, aussi certain qu'on le disait. Les directeurs de Marseille annonçaient bien dans leurs bilans annuels des résultats satisfaisants, mais les associés de Paris ne les regardaient pas comme acquis. Il existe[4] un curieux tableau des erreurs relevées par les intéressés de Paris dans les états dressés à Marseille, tableau prouvant que les affaires de la compagnie d'Afrique n'étaient pas en réalité fort prospères et qu'elle

pourtant à Alger, le 15 décembre, entre le dey d'Alger et le sieur Duteil, agent de la Compagnie. On renouvelait fréquemment ce traité. La dernière ratification donnée sous l'ancien régime est du 10 juin 1768.

1. Grâce, notamment, aux démonstrations faites à Alger par le vaisseau de guerre français *le Content*. (V. E. Plantet, *Corr. des deys d'Alger*, Paris, 1889, in-8°, t. II, p. 205-206, et surtout la note 1 de la p. 206.)

2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., v° compagnie d'Afrique. Nous citons ce passage du Mémoire, mais on verra ci-après qu'il n'était pas en parfait accord avec les faits, bien qu'il ait été rédigé d'après les notes envoyées de Marseille, au siècle dernier.

3. V. l'*Inventaire des Archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, par M. Teissier, p. 48. V. surtout aux archives du Ministère de la marine et des colonies, à l'article de la Compagnie d'Afrique, la demande même des directeurs de la Compagnie (Marseille, 3 mai 1751).

4. Archives du Ministère de la marine et des colonies, à l'article de la Compagnie d'Afrique ou du Bastion de France.

avait trop de motifs de solliciter en 1751 une nouvelle subvention du gouvernement. Nous croyons utile de reproduire ici ce tableau :

Observations des intéressés de Paris.

Résultat de l'examen de chaque bilan de la compagnie d'Afrique depuis et compris 1749, jusques et compris 1753.

	l.	s.	d.
Le bilan du 31 décembre 1749 annonce aux actionnaires que depuis 1741 la Compagnie a eu un bénéfice et augmentation de capital de la somme de.	18.583	7	10
Il parait par l'examen de ce bilan qu'au lieu d'avoir gagné la Compagnie a perdu sur son capital.	341.306	12	2
Erreur dans le bilan de 1749.	360.000	»	»
Le bilan du 31 décembre 1750 annonce que depuis 1741, le bénéfice et augmentation du capital de la Compagnie excède celui de 1749 de 273,060 l. et qu'il est de la somme de..	291.653	»	»
Il parait par l'examen du bilan que la perte du capital est de.	103.347	»	»
Erreur dans le bilan de 1750.	400.000	»	»
Le bilan du 31 décembre 1741, annonce que depuis 1741 le bénéfice et augmentation du capital de la Compagnie est de 202,182 l. 6 s. 9 d., c'est-à-dire de 89,470 l. 13 s. 3 d. de moins que l'année précédente.	202.182	6	9
Il parait par l'examen du bilan que la perte du capital est de.	197.817	13	3
Erreur dans le bilan de 1751.	400.000	»	»
Le bilan du 31 décembre 1752 annonce que depuis 1741 le bénéfice et augmentation du capital de la Compagnie est de 317,585 l. 2 s. 4 d., c'est-à-dire plus fort que celui de l'année précédente de 115,402 l. 15 s. 7 d.	317.585	2	4
Par l'examen du bilan, il parait que la perte et diminution du capital est de.	82.414	17	8
Erreur dans le bilan de 1752.	400.000	»	»

	l.	s.	d.
Le bilan du 31 décembre 1753 annonce que, depuis 1741 jusqu'au 31 décembre 1753, le bénéfice et augmentation du capital est de la somme de 288,073 l. 7 s. 7 d., c'est-à-dire 29,511 l. 14 s. 9 d. de moins que l'année 1752. . . .	288.073	7	7
Il parait par l'examen du bilan que la perte et diminution du capital est de.	111.926	12	5
Erreur dans le bilan de 1753.	400.000	»	»

RÉCAPITULATION

	l.	s.	d.
Le premier capital de la Compagnie consiste en la valeur de 12,000 actions royales de 1,000 l. chacune.	1.200.000	»	»
Le second capital consiste au don du Roi.	400.000	»	»
Capital qu'elle doit avoir en 1753.	1.600.000	»	»

	l.	s.	d.
La Compagnie n'a, toute dette payée, suivant le bilan, que.	1.488.073	7	7
La Compagnie a donc perdu sur son capital, indépendemment de ce qu'elle perdra infailliblement cette année. . .	111.926	12	5
	1.600.000	»	»

OBSERVATION

A l'examen des divers bilans de la Compagnie, les intéressés de Paris ajoutent encore que l'édit du mois de février 1741 assujettit la compagnie d'Afrique à payer en 1751 à la compagnie des Indes la somme de 150,000 livres, tant pour les places du Cap Nègre, Bastion de France et lieux en dépendants que pour les munitions de guerre, etc. Cependant, il n'est fait aucune mention de cet article dans le débit ni dans le crédit d'aucuns bilans ; ce qui augmente encore l'incertitude où les intéressés de Paris ont toujours été sur le véritable état de cette compagnie.

Les observations qui viennent d'être mises sous les yeux de Monseigneur [le Ministre de la marine] pourraient fournir la matière de plusieurs réflexions, mais les intéressés de Paris dans la compagnie d'Afrique, n'étant pas suffisement instruits et ne voulant d'ailleurs rien proposer légèrement, les suppriment dans ce moment pour les suppléer dès qu'ils auront les éclaircissements que les observations ci-dessus exigent.

A la fin de l'année 1753, la compagnie d'Afrique se trouvait donc être en perte de 111,926 l. 12 s. 5 d. Elle était de

plus sous le coup de la restitution à faire à la compagnie des Indes d'une somme de 150,000 l. On avait estimé, en effet, à ce chiffre la valeur des places du Cap Nègre et du Bastion de France, avec leurs dépendances, lorsque la compagnie des Indes, à la fin de sa gestion, les avait remises à la compagnie d'Afrique. Cette dernière avait pris possession de ces places le 1er janvier 1731. En 1753, elle n'avait encore rien payé de ces 150,000 l. Il est à présumer que la compagnie d'Afrique s'autorisait, pour agir ainsi, de l'état d'abandon et de ruine dans lequel la compagnie des Indes lui avait rendu, à la fin de l'année 1730, les comptoirs en question.

Le peu de confiance que les actionnaires de Paris accordaient à la direction de Marseille fut la source d'une infinité de réclamations et de plaintes. Elles ne se terminèrent que lorsque le Ministre, fatigué de leurs importunités, eut accordé à ces actionnaires la permission de s'assembler et de nommer un directeur principal. Le choix qu'ils firent en 1755 fut, d'ailleurs, généralement désapprouvé. Le directeur, par défaut d'intelligence, acheva de mettre les affaires de la Compagnie dans un désordre complet.

Les sujets employés dans les concessions, sujets choisis parmi les protégés de ce directeur, sans expérience comme sans talents, découragèrent les Maures des environs de la Calle : les uns allèrent porter leurs marchandises aux étrangers, les autres, et ce fut le plus grand nombre, abandonnèrent la culture des terres et se réduisirent à vivre de racines[1].

Enfin, en 1766, les malheurs de la Compagnie étant parvenus au plus haut degré, le Ministre reconnut la nécessité d'y apporter remède; le directeur fut révoqué[2] et le

1. Extrait du *Mémoire sur la compagnie d'Afrique* auquel nous avons déjà fait, plus haut, divers emprunts *(Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, vo Compagnie d'Afrique).

2. Le duc de Praslin, ministre de la marine, donna des ordres, le 11 août 1766, pour que les actionnaires de la Compagnie eussent des représentants dans les conseils

sieur Martin fut nommé directeur principal, d'une voix unanime, par la chambre de commerce de Marseille et par les actionnaires de Paris.

Il trouva les affaires de la Compagnie dans un dérangement incroyable. Les comptes des employés étaient dans le plus grand désordre, et ce ne fut qu'en 1767 qu'il parvint à connaître la véritable situation de la Compagnie.

On découvrit des malversations qu'on n'avait point soupçonnées jusque-là et un vide considérable dans toutes les caisses. En conséquence, l'ancien directeur et l'ancien receveur furent arrêtés, et leurs familles n'obtinrent leur élargissement qu'en remboursant à la Compagnie une partie des sommes qu'ils lui avaient enlevées[1].

Quant à Martin, le nouveau directeur, son habile administration remit bientôt sur un bon pied les affaires de la Compagnie[2].

Les actions de la Compagnie, qui ne produisaient en 1768 que 4 0/0 de revenu[3], montèrent, dès 1770, de valeur. Le bilan arrêté au 31 décembre 1770 accusa un actif net de 1,330,698 l., et la chambre de commerce de Marseille proposa de rétablir un dividende de 6 0/0, ce qui fut accordé (1771)[4].

A cette même date, le président de la compagnie royale d'Afrique était M. de Montyon [5], l'intendant de Provence,

de celle-ci, c'est-à-dire parmi les directeurs. (V. Teissier, *Inventaire des Archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, p. 58).

1. Mémoire précité sur la compagnie d'Afrique.

2. Le 31 décembre 1775, le capital social était, grâce à la sage direction de Martin, de 5,041,607 l. On sait qu'il était en 1741 de 1,200,000 l. (E. Plantet, *loc. cit.*, t. II, p. 326, note 2.)

3. Teissier, *op. cit.*, p. 59.

4. Teissier, *op. cit*, p. 294.

5. Le précédent président était de M. de la Tour. Le traitement attaché à ce titre était de 6,000 l. On sait que le même personnage était à la fois, au XVIII^e^ siècle, intendant de la généralité et président du parlement de Provence. Ce haut fonctionnaire joignait à ces titres, au moins à la fin dudit siècle, celui d' « inspecteur « général du commerce du Levant et de Barbarie, et président de la compagnie « royale d'Afrique. »

le fondateur bien connu de tant d'institutions charitables.

Bientôt la situation financière de la Compagnie s'améliora au point qu'elle pût faire, en 1774, un prêt important d'argent au Roi.

Lors de la préparation des cahiers des États Généraux, une communauté de la sénéchaussée d'Aix, celle de la Ciotat, inscrivit, parmi les réclamations que ses députés auraient à porter à la future assemblée, l'abolition de la compagnie d'Afrique. « Ils demanderont, est-il dit à l'article 71 de « ces cahiers, que tout privilège exclusif de commerce soit « aboli, et nommément celui de la compagnie d'Afrique qui, « par un abus directement opposé au but de son établisse- « ment, et pour vouloir faire de trop grands profits, n'a « procuré aucun secours à l'État cette année, et, au milieu « de la plus grande disette[1], a laissé envahir tous les blés « d'Afrique par les nations étrangères plutôt que d'aug- « menter son marché ordinaire »[2]. Le vœu des habitants de la Ciotat ne devait guère tarder à être exaucé.

Un décret de la Constituante des 21-29 juillet 1791 déclara libre le commerce du Levant et de la Barbarie[3], au grand détriment de la Compagnie qui, bénéficiant de la disette des provinces méridionales de la France, y apportait, à ce moment, du moins, les blés de ses comptoirs[4].

En 1792, enfin, la compagnie d'Afrique fut supprimée. Deux ans avant, en 1790, Baba Mohammed, dey d'Alger, avait renouvelé les concessions de la compagnie d'Afrique, moyennant le payement d'une redevance de 2,000 sequins de plus, tous les deux mois[5]. Elle n'eut pas longtemps, on

1. Cette disette fameuse, qui motiva tant de désordres et d'émeutes, précurseurs des orages au milieu desquels allait disparaître l'ancienne monarchie.

2. *Annales parlementaires* (Recueil Mavidal et Laurent), cahiers des Bailliages, t. VI, supplément, p. 328 (a. 71).

3. E. Levasseur, *Hist. des classes ouvrières*, t. I, p. 330.

4. E. Plantet, *op. cit.*, t. II, p. 418, note 1.

5. E. Plantet, *op. cit.*, t. II, p. 393, note 2.

le voit, à la payer. Une agence installée à Marseille, sous le nom d'agence d'Afrique, fut chargée d'administrer les biens de l'ancienne Compagnie pendant le temps qu'exigerait la liquidation de son actif et de son passif (19 pluviôse an II).

L'existence de cette agence fut plus d'une fois menacée pendant la Révolution; mais le Gouvernement tint toujours à honneur de la maintenir.

Le rapport remis au Directoire exécutif le 21 prairial an IV, et dans lequel Herculais, envoyé extraordinaire de la République française près les États barbaresques, indiquait les mauvais résultats de la régie des établissements de Barbarie par l'Agence, régie coûtant « annuellement pour la Bar-« barie seulement plus de 300,000 l., » ce rapport, disons-nous, ne convainquit pas le Gouvernement[1]. Ces attaques suscitaient, d'ailleurs, des réponses. En vendémiaire an V, un rapport fut ainsi adressé au Ministre de l'intérieur sur l'utilité qu'il y avait de conserver l'agence d'Afrique[2].

Enfin, le 27 nivôse an IX, un arrêté des Consuls rétablit la compagnie d'Afrique. Le 1er article était ainsi conçu : « La compagnie d'Afrique supprimée en 1792 est rétablie, « et l'agence d'Afrique établie à Marseille cessera ses fonc-« tions. » Mais le Gouvernement se réservait la direction suprême des opérations et de l'administration de la Compagnie, et s'engageait à payer les redevances dues aux puissances barbaresques. L'État versait à la Compagnie une subvention de 300,000 l. à titre d'acompte sur ce qu'il restait lui devoir.

A la même date, et par un autre arrêté, une compagnie spéciale pour la pêche du corail était aussi rétablie. On peut y voir comme une restauration de l'ancienne compagnie du Cap Nègre[3].

1. V. ce rapport aux Archives nationales, carton AF III, 74.

2. V. ce rapport aux mêmes archives, série F7, Police générale, 140e carton de la série dite *Archives* (F 7 4343).

3. V. l'article consacré à la compagnie du Cap Nègre.

Aux termes de ces actes, on put donc supposer rétablies les deux compagnies anciennes, la compagnie d'Afrique et la compagnie du Cap Nègre. Combien il s'en faut, pourtant, que cette résurrection ait passé du papier dans les faits ! Quelques actes purent, un moment, faire croire au rétablissement de la compagnie d'Afrique. Un agent provisoire fut envoyé à Bône pour y prendre la direction des affaires de ce comptoir. Un autre fut délégué à Tabarca pour y surveiller l'exploitation de la pêche[1]. Mais tout paraît s'être borné là.

Quelques années plus tard, la preuve fut donnée que la volonté du Premier Consul était, chose rare ! restée impuissante à faire mettre à exécution les arrêtés du 27 nivôse an IX. En 1807, en effet, la ci-devant compagnie d'Afrique exposait, dans un mémoire aujourd'hui perdu, quelles raisons militaient en faveur de son rétablissement, témoignage incontestable qu'elle n'avait pas été réinstallée, comme elle aurait dû l'être, en l'an IX.

A défaut du mémoire, en voici le résumé. On y trouvera détaillés les avantages nombreux que l'ancienne compagnie d'Afrique avait jadis procurés à l'État, et les raisons pour lesquelles ni l'État, ni des particuliers ne sauraient utilement entreprendre le commerce des pays barbaresques.

PROPOSITION DE RÉTABLIR LA COMPAGNIE D'AFRIQUE[2].

« La ci-devant compagnie d'Afrique expose que nos rela-
« tions avec la Barbarie, et principalement avec Alger,
« étaient avantageuses à la France dont elles approvision-
« naient de grains la partie méridionale, sans compromettre
« la dignité de la nation, parce que la contribution payée à
« la régence d'Alger l'était par des particuliers et non par
« le Gouvernement.

1. E. Plantet, *op. cit.*, t. II, p. 506, note 4.

2. Ce résumé existe aux Archives nationales sous la cote F^{12} 507. Il parvint au 1er bureau de la 3^{e} division du Ministère de l'intérieur en 1807.

« Longtemps il n'en coûta que 40,000 l., qui, en 1790, « furent portés à 120,000 l. pour avoir ce qu'on appelle les « *concessions d'Afrique* et qui consistent dans la pêche exclu- « sive du corail sur toutes les côtes algériennes, dans le droit « d'avoir trois comptoirs, dans l'achat exclusif des laines, « des cires et des cuirs, et dans l'extraction, sans droits de « douane, de 2,000 setiers de blé.

« Au moyen de cet arrangement, la Compagnie prospé- « rait, au point d'avoir presque triplé son capital, la France « était approvisionnée, le gouvernement français conser- « vait amitié et crédit chez les puissances barbaresques.

« La compagnie d'Afrique n'a point borné là son utilité. « Dans de grandes pénuries de grains, elle a procuré, par « ses relations et les facilités que lui donnait son com- « merce, d'immenses approvisionnements : en 1789, 110,000 « setiers ; en 1790, 50,000 setiers.

« Précédemment, en 1773 et 1774, elle avait importé 300,000 « quintaux chaque année et sauvé Marseille de la famine. « Dans toutes les circonstances critiques, elle a tenu ses « blés à la disposition du Gouvernement, faisant sur la « vente des pertes considérables et ne songeant qu'à ser- « vir. Ces pertes accumulées montent à deux millions que « lui coûtent son civisme, les lois révolutionnaires et les « malheurs des temps. Ne serait-il pas juste qu'elle fût « dédommagée par la continuation de son existence ?

« D'ailleurs, comment se conserveraient les concessions « d'Afrique ? Par le commerce libre, entre les mains de « particuliers isolés ? Mais ce commerce demande une suite « d'opérations et une constance de vues qui ne peuvent « résulter que de la consistance d'une compagnie. Les par- « ticuliers se contrarieraient. Alger ne saurait à qui attri- « buer la propriété des bâtiments. Alger ne trouverait « point là de garanties pour le maintien de l'ordre et l'exé- « cution des conventions. Tout changement éveille la cupi- « dité des Maures et les engage à rançonner de plus en plus « les nouveaux venus. Serait-ce le Gouvernement qui se

« mettrait à la place de la Compagnie ? Mais, sans parler de « sa dignité, qui sait quelles conditions exorbitantes Alger « voudrait peut-être lui imposer ? Il ne peut se trouver là « que tacitement, autorisant la Compagnie à continuer le « commerce pour le compte de la nation et lui cédant ce « même commerce, à la paix, avec un fonds de deux mil- « lions. Ces conditions seraient à la fois prudentes et ho- « norables, justes envers les particuliers et avantageuses « à l'État.

« Dans le cas où les propositions de la compagnie d'Afri- « que seraient rejetées, il y est substitué un plan du citoyen « Herculais contenant une note des intérêts de la France « que des agents secrets doivent aller négocier auprès de « la régence d'Alger, du chemin qu'ils doivent tenir, de la « manière dont ils doivent se conduire, des présents qu'ils « doivent faire, de ce qu'il en doit coûter et de l'appui qu'ils « pourront se procurer, à Alger, auprès des autres puissan- « ces barbaresques. »

A cette même date (1807), l'Angleterre, alors maîtresse absolue de nos colonies, obtint de la régence d'Alger, au mépris des capitulations et des traités, et moyennant une redevance annuelle de 267,500 fr.[1], nos concessions d'Afrique.

Elle les conserva jusqu'en 1816, époque à laquelle ces comptoirs furent rendus à la France.

En 1822, la France acquit de nouveau le privilège exclusif de la pêche du corail, moyennant le payement de certaines redevances au pacha d'Alger. Le Trésor français accordait des patentes pour cette pêche aux bâtiments étrangers, sardes, génois, espagnols, à raison de 1,000 fr. pour la saison d'été et de 500 fr. pour celle d'hiver.

La compagnie d'Afrique n'avait pas d'ailleurs été reconstituée, et c'était à des patrons isolés qu'appartenaient les bateaux corailleurs.

1. M. E. Plantet dit que la redevance était de 50,000 piastres (250,000 fr.), *op. cit.*, t. II, p. 546, note 2.

Tout récemment, à la fin de l'année 1881, un rapport a été fait à la Chambre des députés sur une pétition de M. G. Sénéchal, officier démissionnaire à Alger, où l'on trouve quelques renseignements intéressants sur la pêche du corail, sur l'ancienne compagnie d'Afrique [1] et sur les moyens de restaurer l'industrie coraillère [2]. Nous en retenons surtout la conclusion qui porte que la solution de la question consisterait, suivant le pétitionnaire, « dans la « création d'une grande Compagnie à laquelle serait « accordé le droit exclusif de la pêche française, tel qu'il « était concédé par le décret du Premier Consul du 23 nivôse « an IX. »

Administration de la Compagnie.

Nous croyons utile, pour compléter l'exposé qui précède, de donner, en terminant, quelques détails supplémentaires sur l'administration de la compagnie d'Afrique à la fin du XVIII[e] siècle.

Le bureau qui dirigeait toutes les opérations de la Compagnie était à Marseille.

Il était composé d'un directeur principal, ayant des appointements et des émoluments fixes, agent principal des ventes et des achats, de quelques autres directeurs de nombre variable, de quatre députés de la chambre de commerce de Marseille et du secrétaire-archiviste de cette chambre. La chambre de commerce était propriétaire du quart du capital de la Compagnie, garante du dividende des actions

1. Nous y avons fait ci-dessus quelques emprunts. Cette pétition figure au *Journal officiel* du 17 janvier 1882, partie *Chambre*, p. 19.

2. L'exploitation abusive des gisements corallifères d'Algérie et de Tunisie en a amené l'épuisement. Cependant la pêche du corail, dont le centre est à la Calle, donne encore d'assez beaux résultats. En 1890, le produit de cette pêche s'est élevé à 12,552 kilog., d'une valeur de 1,006,882 fr. Dans la même année 150 bateaux montés par 1,054 hommes s'étaient livrés à cette pêche. (V. *le Petit Moniteur maritime, commercial et financier* du 10 janvier 1892.)

et placée, comme telle, à la tête de l'administration de la Compagnie[1].

Les directeurs y avaient leur entrée, mais ils ne touchaient que des jetons. Le directeur général était seul payé. La Compagnie, dit à ce propos un auteur anonyme du temps[2], a un agent à Paris. « Ses fonctions consistent « à payer les dividendes aux actionnaires établis dans cette « ville, à leur communiquer les bilans qui lui sont envoyés « de Marseille, et à correspondre avec le directeur princi- « pal pour les objets où la Compagnie peut avoir besoin de « ses offices. M. Rostagny, député de Marseille au Bureau « du commerce, occupe cette place depuis 1772.

« La Compagnie entretient aussi un agent en Corse, pour « traiter avec les Corses qui font la pêche du corail et veil- « ler à leur conduite. Le sieur de Monceaux exerce cet « emploi.

« La Compagnie a pour commissaire du Roi[3], sous le « titre de président, l'inspecteur du commerce de Marseille « pour surveiller et autoriser ses délibérations, arrêter ses « comptes et prendre connaissance de toutes les affaires « dont il doit être instruit, pour en informer le Ministre « dans les cas qui l'exigent[4]. » Elle avait encore un agent général à Alger, constamment occupé à repousser de son mieux les vexations et les avanies de tout genre qu'en

1. Elle est toujours consultée, cela va sans dire, pour le choix du directeur principal. (V. *Inventaire des Archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, p. 47.)

2. C'est d'après cet auteur que nous avons déjà résumé les renseignements qui précèdent.

3. Nous verrons plus loin, au livre VI, que dans les projets actuellement soumis au Sénat à l'effet de constituer de nouvelles grandes compagnies de commerce figure un commissaire analogue. Ce fonctionnaire existe déjà, d'ailleurs, dans quelques compagnies étrangères contemporaines.

4. *Mémoire sur la compagnie d'Afrique*, inséré dans le *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie Méthodique, et dont nous nous sommes déjà servi plus d'une fois.

dépit des traités les « illustres seigneurs d'Alger » ne ménageaient guère à la Compagnie.

Parmi les comptoirs de la Compagnie, celui de la Calle était, dès le milieu du siècle dernier, le comptoir principal. Là était le chef-lieu des établissements de la compagnie d'Afrique sur la côte de Barbarie.

Jadis le fort du Bastion de France, à trois lieues de la Calle, avait eu cette situation prépondérante. Mais il n'y avait point de port au Bastion[1], et il y en avait un assez bon à la Calle, d'où la différence de destinées des deux comptoirs et la prompte décadence du Bastion.

La Calle comptait environ 2,000 habitants dans la seconde moitié du siècle dernier[2].

Le comptoir du Bastion de France, centre de la colonie au XVII^e^ siècle, était à environ cent lieues d'Alger, tirant au sud, et à 15 lieues de Bône. Au nord dudit Bastion, suivant un mémoire rédigé en 1690 par M. de Lagny, il y avait un fort revêtu, avec les bâtiments et magasins nécessaires pour l'habitation de 600 personnes employées ordinairement audit lieu pour la pêche du corail. Mais ce comptoir, nous l'avons dit, ne tarda pas à être négligé pour celui de la Calle.

Bône était un comptoir de la Compagnie dans la province de Constantine, où elle entretenait, du moins pendant la deuxième moitié du XVIII^e^ siècle, un agent et quelques employés.

Au Collo, comptoir de la Compagnie sur les côtes de la même province, on faisait comme à Bône le commerce de la cire, de la laine et du cuir. « Les infidélités des gens du « pays, dit un ancien mémoire, et le défaut d'intelligence

1. V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies un mémoire rédigé par M. de Lagny en 1690 sur le rétablissement du commerce du Bastion de France.

2. V. la pétition de M. G. Sénéchal, *Journal officiel* du 17 janvier 1882, partie Chambre, p. 19.

« des agents ont forcé plusieurs fois la Compagnie à l'aban-
« donner. »

Au Cap Rose, à trois lieues nord du Bastion, se trouvait, au moins au XVII[e] siècle, un fort et des magasins pour la traite des blés.

L'île de Tabarca[1], sur les côtes de Tunis, était très favorable pour la pêche du corail, et les puissances maritimes de l'Europe s'en disputaient la possession. La compagnie française d'Afrique y eut souvent un agent.

Elle en entretenait un autre à Bizerte, ville de la régence de Tunis, uniquement destiné à faciliter les communications avec le Cap Nègre[2] et la Calle ; « mais elle n'y faisait aucun « commerce et il n'y avait point de maison française. »

La Compagnie avait, sinon un droit quelconque de propriété, au moins des prétentions sur l'île de la Galita, au nord du Cap Nègre, petite île située en vue du Bastion et de la Calle.

Alors, comme aujourd'hui, la ligne frontière existant entre les régences d'Alger et de Tunis avait son point de départ au cap Roux.

La Compagnie expédiait trente à quarante bâtiments par an. Son commerce d'exportation montait à 1,500,000 l. environ. Ses retours, ou son commerce d'importation, allaient annuellement à 1,800,000 l.[3], c'est-à-dire, qu'envoyant en Europe pour 1,500,000 l. de produits africains, elle en reti-

1. Un essai intéressant et fort digne d'encouragement se fait, on le sait, en ce moment (février 1892), sous les auspices de la Société de géographie commerciale de Paris, pour installer dans cette île des pêcheurs bretons qui s'y livreront à la pêche. Si l'essai réussit, d'autres pêcheurs bretons y seront établis, de manière à former en Tunisie un centre important de pêche française. Huit pêcheurs, conduits par M. Conseil, l'instigateur de l'entreprise, ont débarqué le 8 février 1892 à la Goulette, d'où ils se rendront à l'île de Tabarca.

2. V. la communication de M. A. Maire sur le *Comptoir du Cap Nègre*, d'après des documents découverts aux archives hospitalières d'Avignon. Congrès des Sociétés savantes, Section des sciences écon. et soc., *Bulletin de la Section*, *année 1888*, Paris, 1889, in-8°, p. 195-235.

3. Arch. nat., liasse cotée F[12] 1650.

rait pour 1,800,000 l. de produits européens, soit 300,000 l. de bénéfice [1]. Ces chiffres ne s'appliquent, répétons-le, qu'à la seconde moitié du XVIII[e] siècle, années communes.

Les principaux articles d'échange étaient, comme on l'a vu, le blé, le corail, la laine, le cuir, la cire. Un commerce important s'était établi au siècle dernier entre la Compagnie et les manufacturiers de Picardie auxquels elle vendait de grandes quantités de laine, fait à signaler, la province de Picardie étant un grand centre de production de la laine en France [2].

N'omettons pas, en terminant, de mentionner les demandes assez fréquentes que des négociants étrangers adressaient à la compagnie d'Afrique pour obtenir d'elle, moyennant finance, de prendre part à son privilège. Le même fait s'est d'ailleurs présenté pour presque toutes les compagnies à monopoles et à privilèges. C'était assez souvent un gentilhomme ou un marchand italien qui venait proposer à la compagnie d'Afrique d'entrer en arrangement avec elle pour installer dans ses comptoirs quelque colonie corallère [3].

La compagnie royale d'Afrique figure, en somme, parmi les compagnies françaises qui ont le mieux réussi, en dépit des avanies qu'elle eut toujours à supporter, malgré les traités, des puissances barbaresques [4]. C'est d'ailleurs une

1. Ces résultats étaient fort satisfaisants, on le voit.

2. Le sieur Vallat était en 1752 l'un des principaux agents de ce commerce spécial. (V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies, v[o] *Compagnie d'Afrique*.)

3. V. à titre de specimen, aux archives du Ministère de la marine et des colonies, la proposition faite les 20 juin et 17 août 1690 à la compagnie du Bastion de France par quelques gentilshommes de Gênes représentés par un certain sieur Boulain de Saint-Buc.

4. C'est sans doute cette réussite qui motiva, durant le siècle dernier, divers essais de compagnies similaires, tels que ce *Projet d'une compagnie pour le commerce du royaume de Maroc en Barbarie, depuis Tétouan jusqu'à Sainte-Croix, ces deux endroits inclus*, dont nous avons trouvé l'indication dans la liasse conservée aux Archives nationales sous la cote F[12]644.

de celles qui avaient le moins de frais généraux et en même temps la meilleure administration. La direction de la Compagnie a toujours été confiée, en effet, à des négociants, elle a toujours eu son siège à Marseille, joignant ainsi à une direction compétente un siège social à portée des comptoirs.

§ 2. Compagnie du Cap Nègre.

Établissement du comptoir du Cap Nègre en 1520. — Fondation de la Compagnie en 1685. — Insuccès de la Compagnie. — Elle est absorbée en 1719 par la compagnie des Indes. — De 1685 à 1719, elle a été souvent unie à la compagnie d'Afrique. — L'établissement du Cap Nègre est complètement détruit en 1742.

La *compagnie du Cap Nègre* et la compagnie d'Afrique ou du Bastion de France ont été si souvent et si longtemps réunies qu'on pourrait presque dire qu'elles ne sont, en somme, qu'une seule et même compagnie. Cependant, la compagnie du Cap Nègre a formé, pendant quelques années, un établissement indépendant, et nous ne pouvions, à ce titre, nous dispenser de lui consacrer un paragraphe distinct.

Dès 1520, un comptoir pour la pêche du corail avait été fondé au Cap Nègre par deux Français, qui avaient une maison de commerce au Havre ; il subsista peu de temps. Des Génois vinrent ensuite s'y installer ; mais ils en furent chassés « par des corsaires tripolitains et ne purent jamais « obtenir du bey de Tunis d'être réintégrés dans cette pos- « session[1]. » C'est en 1604[2] que le comptoir du Cap Nègre fut véritablement créé ; mais il resta sans grande importance et fut administré par la compagnie d'Afrique jusque vers

1. Communication précitée de M. Albert Maire sur le *Comptoir du Cap Nègre*, *Bulletin de l'année 1888*, p. 195.

2. V. l'arrêt du Conseil du 15 janvier 1671, qui accorde à la compagnie d'Afrique le privilège du commerce du Bastion de France, de Bône *et du Cap Nègre*.

1666. A ce moment[1], il se forma une nouvelle compagnie pour le commerce et la pêche du corail au Cap Nègre.

Un auteur dit que c'est en 1664 que le bey de Tunis accorda à une société particulière de France le droit de commercer au Cap Nègre, droit étendu à tous les négociants de France par un traité de 1666[2]. Mais il a pu être trompé par des renseignements erronés, et il est sans doute préférable, se fiant à l'arrêt du Conseil du 15 janvier 1671, de placer en l'année 1666 la restauration de la compagnie du Cap Nègre. Elle fut malheureusement peu durable. La guerre qui survint alors entre la France et Tunis obligea les Français à abandonner le Cap Nègre.

En dehors de l'état de trouble dans lequel se trouvaient presque constamment la régence de Tunis et celle d'Alger, nos relations avec les États barbaresques se ressentaient aussi des guerres soutenues par la France contre l'Angleterre et la Hollande.

Les Anglais s'étaient emparés du Cap Nègre. Mais Louis XIV ayant réduit les puissances barbaresques à la paix, le bey de Tunis fut obligé de chasser les Anglais de ce poste en 1685 et de verser aux commerçants français une forte indemnité.

C'est à cette date qu'un sieur Gauthier, de Marseille, imagina, avec le concours du Gouvernement, de fonder une société pour le commerce du Cap Nègre. Il offrit au bey de Tunis de lui fournir l'avance des fonds nécessaires au versement de l'indemnité réclamée par la France et reçut, en échange, le droit d'exercer le commerce au Cap Nègre[3].

Le 8 février 1686, un arrêt du Conseil confirma les traités des 24 et 30 août 1685 par lesquels les bacha, dey, divan et milice de la ville et du royaume de Tunis avaient cédé

1. V. l'arrêt de 1671, cité ci-dessus (p. 218, note 2), qui vise nettement la création, vers 1666, d'une compagnie du Cap Nègre. V. aussi ce que nous en avons dit plus haut, à l'article de la compagnie d'Afrique, p. 186-187.

2. C'est M. Albert Maire qui soutient cette opinion dans sa communication sur le *Comptoir du Cap Nègre*, communication mentionnée ci-dessus.

3. Albert Maire, *op. cit.*, p. 196.

pour six ans le comptoir du Cap Nègre au sieur Gauthier et à ses associés[1].

Le 8 juin suivant (1686), la nouvelle compagnie fut définitivement constituée[2], et commença à fonctionner. Le maréchal d'Estrées en était le principal intéressé.

La Compagnie avait à Marseille son siège social, et c'est là que se tenaient les séances de la direction[3].

Le traité de la Compagnie avec la régence de Tunis fut renouvelé en 1693. C'est à ce moment que l'établissement du Cap Nègre « commença à devenir considérable[4]. » Le mémoire auquel nous empruntons ce renseignement[5] ajoute : « Les intéressés dans cette Compagnie, pour sou-« tenir leur commerce, commencèrent aussi, dans ce temps, « à faire de gros emprunts. »

Quelques-uns des principaux associés de la compagnie du Cap Nègre firent banqueroute en 1701. Les autres intéressés, formant une nouvelle société, continuèrent l'entreprise ; mais ils perdirent en quelques années plus de 400,000 l. En 1705, les mauvaises opérations de la Compagnie l'avaient peu à peu réduite à rien. On procéda à cette date à son rétablissement et à sa réunion, comme direction suprême, avec la compagnie du Bastion de France[6]. Les pertes continuèrent, d'ailleurs, pour la compagnie du Cap Nègre, dont les intéressés se trouvaient devoir au Roi, le

1. L'arrêt se trouve dans un grand nombre de recueils, notamment aux Archives nationales, dans la *Bibliothèque administrative* (partie méthodique, v° Commerce du Levant).

2. V. aux Archives du Ministère de la marine et des colonies, à l'article de la Compagnie du Cap Nègre.

3. Il était tenu registre des délibérations de la direction.

4. A ce moment, du reste, la compagnie du Cap Nègre était réunie à celle du Bastion de France, en vertu des arrêts du Conseil des 17 août et 9 septembre 1693. (V. E. Plantet, *op. cit.*, t. I. p. 484, note.)

5. Mémoire (imprimé) de 1705 sur la banqueroute du Cap Nègre, affaire du sieur Desbuttes (Archives du Ministère de la marine et des colonies).

6. V. Teissier, *Inv. des arch. hist. de la chambre de commerce de Marseille*, p. 18.

15 janvier 1713, 158.701 l. 17 s. 6 d. Au mois d'août 1715, il fut question à la Cour d'accorder à la Compagnie remise de cette somme ; mais l'affaire ne fut pas menée à terme, et il résulte d'un arrêt délibéré au Conseil de marine[1], le 8 décembre 1716, qu'à cette date la Compagnie était toujours débitrice envers le Roi de la somme indiquée ci-dessus. En 1719, la formation de la compagnie de Law, de la fameuse compagnie perpétuelle des Indes, absorba la compagnie du Cap Nègre comme celle d'Afrique, et l'histoire du comptoir du Cap Nègre ne se sépare plus, à partir de cette date[2], de celle du comptoir d'Afrique ou du Bastion de France[3].

Ajoutons enfin que l'établissement du Cap Nègre fut totalement détruit en 1742, lors de la guerre de Tunis, et qu'il ne se releva pas de ses ruines.

Nous venons de résumer l'histoire de la compagnie du Cap Nègre, de 1685 à 1719. Il nous reste à ajouter que, pendant cette période de trente-quatre ans, la compagnie du Cap Nègre fut maintes fois unie à la compagnie d'Afrique. Chaque compagnie conservait sa personnalité propre, ses intérêts particuliers, tout en obéissant à une direction unique. Un mémoire rédigé, le 25 octobre 1696, « sur la conduite « qui doit être observée par MM. les intéressés des compa- « gnies du Cap Nègre et du Bastion au sujet des ouvriers, « corailleurs, frégataires, compagnons et autres gens néces- « saires à ce commerce », était ainsi divisé en articles « pour la compagnie du Cap Nègre » et en articles « pour « la compagnie du Bastion[4]. » Cette union des deux compagnies n'était pas sans produire d'assez mauvais effets. L'un des pires était de laisser les associés du Cap Nègre et du Bastion maîtres de vendre au prix le plus exagéré les blés d'Afrique.

1. Et signé par L. A. de Bourbon et par le maréchal d'Estrées.
2. De 1719 à 1742.
3. V. plus haut l'article consacré à la compagnie d'Afrique.
4. V. ce Mémoire aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

Le sieur Le Bartz, munitionnaire, écrivant de Marseille au contrôleur général le 1er septembre 1693, se plaignait à ce propos que les deux compagnies unies vendaient 18 et 20 l. le blé qu'elles donnaient, avant leur union, à 15 l.

« Vous pouvez fort aisément, ajoutait-il, faire deux ou « trois compagnies de celle du Bastion. » Cette dernière a 150 lieues de côtes. Il faut diviser le terrain en deux ou trois parts, sans qu'on puisse avoir des deux [1].

Voilà les plaintes qui venaient de Marseille. Le contrôleur général ou le Ministre de la marine y répondait de Paris en promettant d'intervenir auprès des directeurs de la Compagnie. Il s'étonnait souvent encore, en pareille occasion, que les Marseillais n'aient pas songé à remédier eux-mêmes à la situation en achetant des blés de Languedoc ou de Bourgogne, ou même d'Italie ou de Barbarie, et il ne dissimulait pas cet étonnement dans ses lettres [2].

Après la Révolution, qui avait supprimé toutes les compagnies de commerce, le Consulat songea à rétablir celles qui s'imposaient par leur ancienne importance. La compagnie d'Afrique fut ainsi reconstituée, du moins en projet, par arrêté des Consuls du 27 nivôse an IX. En même temps, ce qui n'est pas moins remarquable, le Gouvernement rendait un arrêté, également en date du 27 nivôse an IX, portant établissement d'une compagnie spéciale pour la pêche du corail, au capital de 1,200,000 fr. Le Ministre de l'intérieur était chargé de la haute surveillance de la Compagnie et du paiement des redevances dues aux deys d'Alger et de Tunis. L'administration de la Compagnie devait avoir son siège en Corse, à Ajaccio, chef-lieu du Liamone. C'était tenter de faire revivre l'ancienne compagnie du Cap Nègre. Nous ne croyons pas que l'essai en eût été heureux.

1. A. de Boislisle, *Correspondance des contrôleurs généraux*, t. I, n° 1224.

2. V. Teissier, *Inventaire des Archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, p. 13. Lettre du Ministre de la marine en date du 21 septembre 1695.

Ces deux arrêtés du 27 nivôse an IX restèrent d'ailleurs, on le sait, sans exécution.

§ 3. Compagnie du Sénégal, Cap Vert et côtes d'Afrique.

Première compagnie de Dieppe et de Rouen, 1626. — Elle cède son privilège à la compagnie des Indes occidentales, 1664. — Celle-ci le transfère à une nouvelle compagnie du Sénégal, 1673. — Troisième compagnie du Sénégal, 1679 ; elle cède son privilège à la compagnie d'Appougny, 1681 ; restriction du monopole de la compagnie du Sénégal, 1685 ; celle-ci traite de nouveau avec la compagnie d'Appougny, 1694-1696, puis avec la compagnie Mustelier, 1709. — André Brue, gouverneur du Sénégal, 1694-1724. — La compagnie d'Occident absorbe la compagnie du Sénégal, 1718-1719. — Spécimen de saisie d'un navire interlope, 1719. — Relations de la Compagnie avec les rois africains des côtes. — Nouvelle compagnie créée en 1784. — Ses relations avec le chevalier de Boufflers, gouverneur de la colonie. — Importance de la traite des nègres. Prix de revient des nègres. — Lourdes charges de la Compagnie. — Abolition du privilège de la Compagnie en 1791. — Réclamations adressées par la Compagnie au Gouvernement en l'an X.

La première compagnie établie en France pour faire le commerce du Sénégal avait été formée vers 1626 par quelques marchands de Dieppe et de Rouen, Fermanel, Quinet, etc., qui, « sans lettres patentes et sans concession « du Roi, entreprirent le négoce des côtes d'Afrique, où « ils s'établirent dans une petite île du Niger ou rivière du « Sénégal qu'ils appelèrent l'islette Saint-Louis »[1]. Un directeur représentait la compagnie à Saint-Louis[2].

De 1633 à 1635, deux autres compagnies vinrent partager avec la précédente le trafic de la côte d'Afrique[3].

Il y avait au Sénégal, à ce moment, des nègres chrétiens, qui avaient été convertis à la foi par des Français et par des Portugais. Deux capucins de Rouen y furent bien reçus par eux[4].

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 653.
2. Sur ces premiers directeurs, Berlioux, *André Brue*, 1874, in-8°, p. 20.
3. V. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, Paris, t. II, 1889, in-8°, p. 441-442 (d'après Dernis).
4. Berlioux, *op. cit.*, p. 21.

Le principal marché du Sénégal était alors (1637) au Terrier-Rouge, escale à l'entrée de l'empire des Fouls, non loin du point où s'est élevé plus tard le fort de Podor[1].

Ces petites compagnies, ou du moins celles qui subsistaient encore en 1664, furent invitées par Colbert à céder leurs établissements à la nouvelle compagnie des Indes occidentales, constituée par ordonnance du 22 mai 1664. Cette dernière Compagnie avait obtenu, en effet, parmi ses concessions le privilège exclusif de faire tout le commerce d'Afrique, depuis le cap Blanc, au nord du Sénégal, jusqu'au cap de Bonne-Espérance, sur une étendue de plus de 1,500 lieues de côtes.

Le contrat de cession fut passé le 28 novembre 1664 à Paris, devant les notaires Lebœuf et Baudry. Entrant bon gré mal gré dans les vues de Colbert, les négociants normands[2] abandonnèrent, moyennant 150,000 l., leur commerce d'Afrique, l'habitation et le fort Saint-Louis, ainsi que leurs comptoirs, effets et bâtiments.

Les possessions cédées par eux étaient comprises entre le cap Blanc et la rivière de Gambie.

On verra, à l'article de la compagnie des Indes occidentales, comment cette compagnie se montra impuissante à user des privilèges qu'elle avait reçus du Gouvernement.

Tous ses efforts se limitèrent au commerce des Antilles, et ils furent si peu heureux que, dès 1672, le roi relevait la Compagnie de toute obligation de faire le commerce. Quant au Sénégal, la Compagnie n'avait jamais pu s'en occuper sérieusement. Parmi les mesures prises lors de la liquidation de la compagnie des Indes occidentales, l'une des premières fut la vente du privilège du commerce du Sénégal.

La compagnie des Indes occidentales « ayant eu permis-

1. Berlioux, *op. cit.*, p. 21.

2. La Compagnie ne comprenait plus, à cette époque, que des marchands de Rouen.

« sion du Roi de revendre ses habitations sur les côtes « d'Afrique, ce fut alors que se forma une compagnie sous « le nom de *Compagnie de Sénégal,* qui entreprit d'établir « et de soutenir le négoce dans toute l'immense concession « qui avait appartenu à la compagnie d'Occident, qu'elle « acquit d'elle pour le prix de 78,000 livres, et, en outre, à la « charge d'un marc d'or par an, ou la valeur en ambre gris, « au Domaine d'Occident.

« Le traité est du 8 du mois de novembre 1673[1], fait en « faveur des sieurs Egrot, François et Raguenet, avec pri- « vilège d'un commerce exclusif pendant trente années, « aux mêmes exemptions et privilèges dont avait joui la « compagnie d'Occident, et dans toute l'étendue de sa « concession[2]. »

La nouvelle compagnie avait surtout pour mission d'approvisionner de nègres nos colonies d'Amérique. Colbert lui garantissait une prime de 13 livres par nègre importé, et le privilège exclusif de la traite.

Elle fit d'abord deux principaux établissements, l'un dans l'île Saint-Louis, l'autre dans l'ile de Gorée, à 25 ou 30 lieues du premier. Les Hollandais s'étaient emparés, un ou deux ans auparavant, de ces comptoirs, mais d'Estrées avait su les leur reprendre[3].

Le sieur Raguenet étant mort, sa veuve et le sieur Egrot cédèrent leurs intérêts aux sieurs Bains et Le Brun, qui continuèrent le commerce de la Compagnie avec le sieur François ; ils y firent même plusieurs augmentations, et conclurent deux traités avec le Roi, pour la fourniture des nègres aux îles françaises d'Amérique.

1. Le traité fut homologué par arrêt du Conseil du 11 novembre 1673.
2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 653.
3. En 1678, le fameux capitaine Ducasse, au service de la compagnie du Sénégal, reprit sur les Hollandais le fort d'Arguin.

Le premier de ces traités est du 16 octobre 1675, le second du 21 mars 1679[1].

Par le traité de 1675, les directeurs du Domaine d'Occident convinrent avec un certain Oudiette qu'ils lui paieraient 13 l. par nègre importé aux colonies[2]. Oudiette devait en porter 800 par an. Cet entrepreneur n'ayant pu tenir ses engagements et lesdites colonies manquant de nègres, les directeurs généraux du Domaine d'Occident traitèrent, le 21 mars 1679, avec la compagnie du Sénégal. Celle-ci s'engagea à porter, pendant huit ans, 2,000 nègres par an aux îles d'Amérique, moyennant la gratification ordinaire de 13 l. par tête de nègre, en sus du prix auquel la Compagnie vendrait ses nègres. Elle devait, en outre, fournir à Marseille pour les galères du Roi autant d'esclaves qu'il faudrait. La Compagnie aurait une réduction de droits de moitié pour l'entrée en France du sucre, du tabac et des autres provenances d'Amérique. Ces conventions furent approuvées par arrêt du 25 mars 1679.

Un document conservé aux archives du Ministère de la marine nous donne, au 20 mai 1679, la situation de la petite flotte de la compagnie du Sénégal.

La flotte comprenait, à cette date, 21 navires :

Quatre recevaient les nègres à destination de Marseille.

Quatre devaient porter des nègres en Espagne, au moment de l'arrivée des galions.

Huit étaient chargés des nègres à destination des îles d'Amérique.

Trois faisaient le trajet du Sénégal à la France, avec des cargaisons de cuirs, de gomme, de cire et de dents d'éléphants.

Deux navires, enfin, étaient spécialement chargés de rapporter des Iles en France du sucre et du tabac, ce que

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 653.
2. Taux fixé par les anciens arrêts.

devait faire également chaque bâtiment négrier, à son retour d'Amérique.

Cependant la Compagnie était trop faible pour conduire les grandes affaires dont elle se trouvait chargée, et elle comptait trop peu d'associés pour réunir les ressources que nécessitent toujours d'aussi grosses entreprises.

Ce fut cette considération qui porta Colbert à former en juin 1779, en vertu de lettres patentes rendues à cette date[1], une nouvelle compagnie, qui, par le nombre et la richesse de ceux qui la composeraient, fût en état de pousser le négoce du Sénégal autant qu'il était convenable pour le besoin des îles françaises d'Amérique.

L'ancienne compagnie cédait à la nouvelle les habitations qu'elle avait au Sénégal, dans l'île Saint-Louis, et dans les autres lieux à elle appartenant sur les côtes d'Afrique, comme aussi tous droits et privilèges dans l'étendue de sa concession, pour y commercer et trafiquer, à l'exclusion de tous autres, pendant les vingt-quatre années restant à courir sur les trente années de son privilège, et tous les effets lui appartenant, tant audit Sénégal qu'aux îles françaises d'Amérique, et enfin tous les droits, privilèges et exemptions à elle accordés, à charge pour la nouvelle compagnie de payer 1,010,015 livres à l'acquit de l'ancienne, et le marc d'or que cette dernière devait en redevance, chaque année, au Domaine d'Occident[2].

La fourniture des nègres pour les galères du Roi entraînait pour la Compagnie de grands frais, car elle devait les livrer tous en Normandie[3] et elle était exposée à ce qu'on en refusât bon nombre, une fois rendus à destination, comme impropres au service des rames. Un état rédigé en

1. Par ces lettres de juin 1679, le Roi accordait le privilège de tout le commerce d'Afrique à la Compagnie, du Sénégal au cap de Bonne-Espérance.

2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méthod., t. I, p. 653-654.

3. De Normandie, les nègres allaient à Paris, puis étaient généralement présentés à Colbert à Versailles, et gagnaient enfin Marseille, à grands frais.

1681[1] contient d'assez curieux détails sur ce point. On y voit, pour ne citer qu'un exemple, que sur 73 nègres triés avec soin et chargés au Cap Vert, Colbert n'en trouva que 53 à accepter à Versailles, où on les lui présentait. De ces 53, auxquels 3 furent adjoints d'une autre provenance, le médecin des galères n'en voulut recevoir que 36. « Et il en « demeura, comme le dit l'état ci-dessus, vingt à la charge « de la Compagnie qui non seulement sont péris entière- « ment, mais qui même ont été d'une grande dépense. »

Malheureuse dans ses expéditions, impuissante à tirer parti de ses privilèges, la compagnie du Sénégal céda, le 22 juillet 1681, au sieur Claude d'Appougny et consorts son monopole, cession approuvée le même mois par lettres patentes[2]. La nouvelle compagnie dirigée par le sieur d'Appouguy avait une concession de terres trop étendue et des capitaux par trop insuffisants. Aussi ne subsista-t-elle intégralement que jusqu'en 1684[3]. Au mois de janvier de l'année suivante, le Roi, par arrêt du 6 janvier 1685, réduisit le privilège exclusif de la Compagnie au commerce du seul pays de Sénégal, du cap Blanc à la rivière de Sierra-Leone, et constitua une nouvelle compagnie sous le nom de compagnie de Guinée pour exploiter le reste des côtes de l'Afrique ; tous particuliers demeuraient libres de faire le commerce de la rivière de Sierra-Leone au cap de Bonne-Espérance.

Même ainsi réduite, la compagnie du Sénégal ne subsistait qu'à grand'peine.

Le 20 mai 1685, elle devait au Roi, pour seul fret de vaisseaux, la somme de 26,896 l. 11 s. 8 d.[4].

1. Il est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies, à l'article de la compagnie du Sénégal.

2. Le traité de société est du 22 juillet 1681. (V. aux Arch. nat. le registre E 672, arrêt du 18 février 1698.)

3. Le Roi révoqua le privilège exclusif de la Compagnie par arrêt du 12 septembre 1684.

4. Archives du Ministère de la marine et des colonies.

Deux ans après, en 1687, elle était en perte de plus d'un million de livres qu'elle avait employées en frais de forts, de commis, de garnisons, etc. Elle sollicita la permission de céder à qui elle voudrait ses comptoirs du Sénégal et de Gorée, et le Roi la lui octroya par arrêt du 28 juin 1692[1]. Mais ces comptoirs allaient tomber bientôt au pouvoir des Anglais[2].

Les 18 septembre et 13 novembre 1694, les directeurs de la compagnie royale du Sénégal firent de nouveaux accords[3] avec le sieur d'Appougny, accords approuvés un peu après par lettres patentes de mars 1696.

La pièce suivante montre quelle était au juste en 1695 la position de la Compagnie[4].

État présent de la Compagnie et des habitations

1695

« Le sieur d'Appougny ayant soutenu seul ce commerce « depuis plus de sept ans, parce que tous ceux qui s'y « étaient intéressés avec lui se sont trouvés hors d'état « d'y fournir, il s'est engagé en de grands emprunts pour « la Compagnie, qui, n'étant pas en état de l'en rembourser, « les intéressés qui sont présents lui ont fait vente de « leur droit audit commerce, moyennant 300,000 livres, « pour être employées au payement des billets faits pour la « Compagnie, à commencer la jouissance du jour de la « prise de possession et, au plus tard, au premier avril « prochain.

« Les lieux sont présentement en assez bon état, et

1. Arrêt rendu au camp devant Namur.

2. En 1692-1693, les Anglais s'emparèrent des forts français établis au Sénégal et à Gorée.

3. Ils lui avaient déjà cédé leurs privilèges en 1681.

4. Elle est conservée aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

« depuis que l'équipage du vaisseau *Le Léger* a repris le « Sénégal et Gorée, on s'est appliqué à rétablir le dom- « mage que leurs ennemis y avaient fait ; et ils sont pré- « sentement en état de défense.

« Les ennemis avaient emporté tout le canon à Gorée, « on en a mis 12 pièces ; et au Sénégal, on y a trouvé les « 30 pièces qui y étaient.

« On a mis aussi trente-cinq hommes dans Gorée et soi- « xante au Sénégal ; et le sieur d'Appougny est prêt d'y « envoyer un petit bâtiment pour y porter des rafraichis- « sements et renforcer les garnisons.

Causes de la ruine de la Compagnie.

« La ruine de la Compagnie a eu plusieurs causes :

« 1° Parce que, pour satisfaire feu M. Colbert, elle se « chargea des dettes de l'ancienne compagnie, qui se mon- « taient à plus d'un million, on lui fit entendre qu'il y avait « pour autant d'effets et cependant il ne s'en est pas trouvé « pour 100,000 livres.

« 2° Ceux qui eurent la conduite de cette affaire s'enga- « gèrent d'abord en de grandes dépenses inutiles, qui con- « sommèrent tout le profit qu'ils tiraient du commerce et « beaucoup au delà, ce qui les obligea à des nouveaux « emprunts.

« Dans la suite, ils ne furent point soutenus ; on leur « refusa deux vaisseaux dans les temps, en sorte que ne « profitant de rien et les intérêts s'accumulant, ils se sont « trouvés hors d'état de plus fournir à la dépense néces- « saire pour faire les traites.

« Le sieur d'Appougny seul a continué du mieux qu'il a « pu ; et s'il n'y a rien fait pour son compte, il a au moins « empêché que les habitations n'aient été entièrement « abandonnées ; et elles se trouvent en tel état que par le « secours d'une nouvelle compagnie le commerce y peut « être rétabli.

Moyens pour rétablir le commerce du Sénégal.

« Il est nécessaire d'y donner une protection particu-
« lière sans laquelle les intéressés se ruineront et le com-
« merce tombera.

« Cette protection consiste particulièrement en [deux]
« choses :

« 1. D'accorder des vaisseaux et des matelots dans les
« temps que la Compagnie en aura besoin ; et qu'ils soient
« bons et propres pour un aussi long voyage ; la méchante
« qualité des vaisseaux *le Léger* et *le Dragon d'or* et *le Che-*
« *val marin* qui leur ont été accordé dans ces derniers
« temps, qui ont fait eau presqu'aussitôt qu'ils ont été en
« mer, ont consommé leurs intéressés en frais d'équipages
« qui ont mangé tout le profit qu'ils eussent pu faire.

« 2. Faire jouir la Compagnie de ses privilèges, et empê-
« cher que d'autres qu'eux ne commercent à la côte qui
« leur appartient. »

En somme, la Compagnie demandait, avant tout, à jouir paisiblement de ses privilèges sans que personne les lui disputât.

Une nouvelle compagnie du Sénégal fut donc créée, une seconde fois, par le s[r] d'Appougny en 1696. Elle reçut les mêmes privilèges que les précédentes ; les marchandises venant d'Afrique ou des colonies d'Amérique en France étaient notamment dispensées de la moitié de tous droits d'entrée.

En 1697, les négociations de Ryswick s'entament. La compagnie du Sénégal vient y représenter ses intérêts. Elle demande (25 mai 1697) à rester maîtresse de la rivière de Gambie, d'où elle a chassé les Anglais, et à rentrer en possession de l'île et du fort d'Arguin dont les Hollandais se sont, dit-elle, emparés en pleine paix[1].

1. V. la lettre aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

La compagnie du Sénégal avait malheureusement des affaires fort embarrassées à poursuivre; et l'on comprend la requête qu'elle adressa, le 13 juillet 1708, au contrôleur général. Pour compenser ses pertes probables, elle lui demandait « quelques bonnes affaires de finance[1] ».

Le 20 février 1709, les directeurs de l'ancienne compagnie traitent de nouveau de leur monopole, non plus avec le sieur d'Appougny, mais avec les sieurs Mustelier et C^ie^[2]. Les plus riches marchands de Rouen entrent dans la société nouvelle. La Compagnie réussit assez heureusement. Un état dressé au 1^er^ juillet 1715 indique sa situation comme bonne[3].

De 1694 à 1724, c'est André Brue qui gouverne aux Iles[4].

Le 13 février 1716, il demande pour la Compagnie l'appui de l'État, en ces termes[5] :

Du Sénégal, le 13 février 1716.

« NOSSEIGNEURS,

« L'honneur que le Conseil m'a fait par sa lettre du 23e « octobre 1715, et la satisfaction où je le vois être de ma « conduite m'engagent à redoubler mon zèle pour le ser- « vice et l'avancement du commerce de la compagnie « royale du Sénégal.

« J'ose vous assurer, Nosseigneurs, que je donnerai mes « soins à l'avenir pour vous informer de l'état de la con- « cession et du commerce qui s'y fait, comme vous me « l'ordonnez, trop heureux si par mon exactitude et l'at-

1. Arch. nat., carton coté G^7^ 1691.
2. V. les arrêts du Conseil des 18 mars et 27 août 1709.
3. V. cet état aux archives du Ministère de la marine et des colonies.
4. V. *André Brue*, par E. F. Berlioux, Paris, 1874, 349 p. in-8.
5. Cette lettre est conservée aux archives du Ministère de la marine.

« tachement à mon devoir je puis mériter votre protection !
« Je vais vous rendre un compte fidèle et succinct de ce qui
« s'est passé dans ce pays depuis le 18e juillet 1715.

« Malgré le dérangement qu'il y a dans le commerce en
« France, je suis obligé d'informer le Conseil que la Com-
« pagnie a fait des efforts considérables pour soutenir le
« sien, et maintenir la concession abondante en marchan-
« dises et en vivres ; et elle a fait passer en six mois et
« demi onze-cent-quatre-vingts-dix nègres à l'île de Saint-
« Domingue par les navires suivants que j'ai expédiés,
« savoir :

« Le 15 août 1715, *l'Élisabeth,* galère, avec .	120 nègres.
« Le 30 dudit mois, *les Deux-Amis,* avec . .	300 noirs.
« Le 12 novembre 1715, *le Ruby,* avec. . .	200 noirs.
« Le 22 janvier 1716, *le Saint-François,* avec .	270 noirs.
« Et *la Subtile,* qui porte la présente lettre, « en prendra à Gorée.	300 noirs.
Total. . . .	1.190 noirs.

« J'attends encore les navires *le Duc d'Orléans* et *le Pont-*
« *chartrain,* et je fais d'avance travailler à leurs cargaisons
« de nègres, qui sont aussi destinés pour la dite île de
« Saint-Domingue.

« La bonne intelligence dans laquelle je vis avec tous
« les rois nègres dans les royaumes desquels est la con-
« cession, malgré leur avidité et les guerres qu'ils ont
« entr'eux, m'a toujours facilité mes traites ; mais nous
« avons beaucoup souffert de la famine causée par les
« guerres et par les sauterelles.

« D'ailleurs, Nosseigneurs, nous sommes toujours tra-
« versés par des interlopes qui fourragent un commerce
« qui devrait être seul pour la Compagnie, hors en Gambie
« et aux Bissaux[1], où elle doit le faire concurremment avec
« les Anglais et les Portugais : ce qui mériterait bien que

1. Iles Bissaux ou Bissagos, entre la Gambie et Sierra-Leone.

« le Conseil eût la bonté d'y faire quelque attention, et « d'accorder une protection particulière à la Compagnie « qui soutient un commerce utile pour l'État, malgré la « dureté du temps.

« Je suis avec un très profond respect,

« Nosseigneurs,

« Votre très-humble et très obéissant serviteur,

« BRUE,

« Commandant et Directeur général. »

Le 15 décembre 1718, les directeurs de la compagnie du Sénégal cédèrent pour 600,000 l.[1] à la compagnie d'Occident tous leurs droits et tous leurs établissements. Un arrêt du Conseil du 10 janvier 1719 vint homologuer cette transaction.

A peu près vers la même date (3 janvier 1719), était rendu un arrêt du Conseil attribuant à la compagnie du Sénégal en bonne et due prise le navire *le Roi de Prusse,* qui se livrait frauduleusement à la traite.

Cet arrêt fait connaître à merveille comment les choses se passaient lors de la prise et saisie d'un bâtiment interlope[2].

1. Et non pour 1,600,000 l. (V. *André Brue*, p 270, note 2).

2. Nous croyons devoir donner en entier le texte de cet arrêt, conservé aux archives de la Marine et des colonies, à l'article de la compagnie du Sénégal.

« Arrêt qui adjuge à la compagnie du Sénégal le vaisseau *le Roy de Prusse*, « de Rotterdam.

« A Paris, le 3 janvier 1719.

« Vu par le Roi étant en son Conseil la requête présentée par les Directeurs « de la Compagnie Royale du Sénégal et Côtes d'Afrique, contenant que le S. de « Marillac, capitaine des vaisseaux de Sa Majesté, commandant la frégate l'*Ama-* « *zone*, envoyé pour soutenir le commerce de la Compagnie, étant arrivé, le « 11 mars dernier, à la hauteur de Portendick, en Afrique, avec trois vaisseaux « de la Compagnie, découvrit 7 navires interlopes à la rade de Portendick faisant « la traite; que, le 12 mars, il envoya une chaloupe pour les visiter, mais ils se « mirent en ligne pour combattre et en effet ils tirèrent plusieurs coups de canons « à boulet sur la frégate de Sa Majesté et sur les vaisseaux de la Compagnie; que « les 15 et 16 avril *l'Amazone* saisit deux de ces interlopes sortant de Portendick,

Aux curieux renseignements qu'il nous fournit, il convient d'en ajouter quelques-uns sur les frais de tous genres qu'occasionnaient pour la Compagnie ses relations avec les rois des côtes de l'Afrique et le prix qu'ils mettaient à

« l'un hollandais nommé *le Roy de Prusse*, capitaine Cornélis Vanderputten, « qui était parti de Rotterdam, au mois d'octobre 1717, de dessein prémédité « pour aller négocier à Portendick, qui est situé dans l'étendue de la concession « de la Compagnie, où il était arrivé le 19 décembre et y avait fait la traite jus- « qu'au jour qu'il a été arrêté; le connaissement trouvé à bord énonce sa destina- « tion à Portendick; il était chargé de 90 quintaux maures de gomme traitée en « ce lieu, lorsqu'il a été arrêté; ce vaisseau ayant été conduit au port Saint-Louis « du Sénégal, le S. Brue, qui y commande pour la Compagnie, a instruit la pro- « cédure de cette prise par laquelle il paraît que le capitaine hollandais et « 4 hommes de son équipage ont été interrogés et ont déclaré qu'ils étaient « venus directement de Rotterdam à Portendick et qu'ils y avaient traité environ « 90 quintaux maures de gomme. Ils ont aussi convenu qu'ils s'étaient battus « le 12 mars contre la frégate de Sa Majesté lorsque le sieur de Marillac les fit « sommer de souffrir la visite, en sorte que ce navire est évidemment dans le cas « de confiscation, suivant les lettres patentes du mois de mars 1696, confirmatives « des privilèges de la Compagnie, lesquelles, par l'article IX, permettent à ladite « Compagnie de saisir par force les vaisseaux étrangers trouvés négociants dans « l'étendue de sa concession directement ou indirectement; la concession s'étend « depuis le cap Blanc jusqu'à la rivière de Serra-Lionne. Portendick est dans cette « étendue à 60 lieues au delà du cap Blanc; et il est d'une conséquence extrême « pour le commerce de la Compagnie de punir ces interlopes pour empêcher les « autres de la troubler à l'avenir. A ces causes requéraient les suppliants qu'il plût « à Sa Majesté de déclarer la saisie du dit navire *le Roy de Prusse* valablement « faite et le leur adjuger ensemble les marchandises du chargement et de la traite, « sauf le dixième appartenant à M. l'Amiral; autre requête des dits Directeurs « tendant à ce qu'il plaise à Sa Majesté leur permettre d'ajouter aux pièces qu'ils « ont produites celles énoncées en ladite requête, au surplus leur adjuger leurs « conclusions; procès-verbal fait en mer par le sieur de Marillac de la prise du « navire *le Roy de Prusse*, du 16 avril 1718; déclaration faite par ledit sieur de « Marillac au Sénégal, le 2 mai 1718; inventaire des papiers trouvés dans ledit « navire au nombre de 15, fait au Sénégal le dit jour 2 mai 1718; les originaux « desdites quinze pièces; procès-verbal de la levée du scellé mis dans ledit navire « et l'état des marchandises envoyées au Sénégal sans être déballées, du 6 mai « 1718; inventaire du corps et agrès dudit navire, fait ledit jour 6 mai 1718; « procès-verbal et inventaire des marchandises de traite et effets de la cargaison « dudit navire débarqués au Sénégal, des 10 et 16 mai 1718; interrogatoire fait « audit capitaine Vanderputten, le 14 mai 1718; quatre autres interrogatoires « faits tant à Jean Vanderdan, marchand dudit navire, qu'autres de l'équipage le « dit jour 14 mai 1718; procès-verbal du refus que le dit capitaine a fait de para- « pher les papiers trouvés à son bord dudit jour 14 mai 1718; rapport de l'écri-

leurs bonnes grâces. La pièce que nous choisissons comme type est le projet de compte entre le roi Siratique[1] et la compagnie du Sénégal dressé par Brue[2], le 31 juillet 1719, au Sénégal.

« crivain de la frégate *l'Amazone*, du 12 septembre 1718; les interrogatoires faits « en l'amirauté de Brest au capitaine et au subrécargue dudit vaisseau *le Roy de « Prusse*, dudit jour 12 septembre 1718; lettres patentes du mois de mars « 1696; et autres pièces jointes auxdites requêtes. Ouï le rapport et tout con- « sidéré, *Sa Majesté étant en son Conseil*, de l'avis de Monsieur le duc d'Or- « léans, régent, a ordonné et ordonne que l'article 9 des lettres patentes du mois « de mars 1696 sera exécuté selon sa forme et teneur, en conséquence, a déclaré le « vaisseau *le Roy de Prusse*, de Rotterdam, capitaine Cornelis Venderputten, « bien pris et arrêté, ordonne qu'il demeurera acquis et confisqué, ensemble les « marchandises et effets de son chargement et de sa traite, au profit de la compa- « gnie du Sénégal, sauf le dixième de M. l'Amiral. »

1. Le principal roi ou chef du Sénégal avait le nom de *Siratique* ou *Ceratique*. C'est à lui qu'on payait les *coutumes* ou droits, moyennant lesquels on pouvait naviguer et commercer dans la rivière du Sénégal.

Le *Camelingue* ou *comalingue*, dont il est question dans la pièce publiée ci-après, était le principal fonctionnaire de la Couronne. Ce titre était l'apanage de l'héritier présomptif du Siratique, qui était généralement un de ses neveux.

Le Siratique et le Camelingue avaient chacun un *Guieraf* ou premier officier qui avait une petite part des coutumes payées à son maître.

2. V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

PROJET

DE

COMPTE ENTRE LE ROI SIRATIQUE

ET LA

COMPAGNIE ROYALE DU SÉNÉGAL

ET CÔTES D'AFRIQUE.

PROJET DE COMPTE ENTRE LE ROI SIRATIQUE ET LA

OBSER

Pour l'intelligence du présent compte, il est à remarquer que la Guiaouard, le 4 octobre 1718, deux coutumes pour les années 1717 et devenu siratique, doit non seulement payer ce que ledit Guélagué prendre dans le chaland *le Parfait,* en juillet 1718, par les Maures de

LE ROI SIRATI

DOIT

Pour la valeur de huit pièces d'Inde que Siratique Guélagué a retenus à la Compagnie en 1713, nommés savoir: Domingo, Zan, Mamourou, Salum, Manuel, Pèdre, Mambouc et Molo, à 50 l. la pièce.	400 l.		ou 8 captifs	
Pour solde du compte ci-attaché, dû par ledit Siratique Guélagué jusqu'au 22 août 1717.	226	10 s.	ou 4	—
Siratique Boubacarcheré ayant fait prendre le chaland *le Parfait* et deux grands canots venant de Galam, du 10 au 15 juillet 1718, par 12,000 maures maroquins commandés par Gadé, est non seulement responsable de sa cargaison, du corps dudit chaland, des deux canots, mais encore de six blancs que les Maures ont fait esclaves, et dix de nos nègres laptots, évalués ainsi qu'il suit conformément à deux factures de Galam du 2 juillet 1718, pour la valeur de 77 captifs traités à 20 livres 1/2 la pièce, à Galam, faisant 6.314 l., ci.	6.314	»	126	—
Pour un marc d'or, à 4 l. le gros.	256	»	5	—
Pour le corps du chaland, agrès, apparaux évalués	2.500	»	50	—
Pour deux grands canots nègres évalués.	400	»	8	—
Pour les six blancs faits esclaves évalués.	6.000	»	120	—
Pour les dix nègres libres faits esclaves	500	10	10	—
	16.596 l.	10 s.	ou 332 captifs	

Fait et arrêté au Sénégal par moi, Directeur et Commandant général, ledit jour 31 juillet 1719.

(Signé) Bruë.

COMPAGNIE ROYALE DU SÉNÉGAL ET CÔTES D'AFRIQUE

VATIONS

dite Compagnie devait à Siratique Guélagué, lorsqu'il est décédé à et 1718 ; que Boubacarcheré (*sic*), qui est monté sur le trône des Fouls, doit sur les coutumes, mais encore ce que lui, Boubacarcheré, a fait Maroc, ainsi qu'il sera mentionné ci-après :

QUE RÉGNANT

	AVOIR	
Pour la coutume de l'année 1717		
Pour la gomme		
Bonjour de Siratique.	**156 l. ou**	**» captifs.**
***Idem* à Camelingue.**	**50**	**» —**
Coutume dûe en montant à Galam.		
Bonjour à Siratique.	**156**	**» —**
Bonjour à Camelingue.	**50**	**» —**
Coutume à Siratique.	**2.105**	**15 —**
***Idem* à sa femme.**	**78**	**» —**
***Idem* à sa sœur.**	**75**	**» —**
***Idem* à son Guiéraf.**	**98**	**10 —**
***Idem* à Camelingue.**	**992**	**8 —**
***Idem* à sa femme.**	**76**	**» —**
***Idem* à son Guieraf.**	**43**	**» —**
Et autres dépenses.	**119**	**6 —**
Total pour la coutume de 1717.	**4.000 l. ou**	**80 captifs.**
***Idem* pour la coutume de 1718.**	**4.000**	**80 —**
***Idem* pour la coutume de 1719.**	**4.000**	**80 —**
	12.000 l. ou 240 captifs.	

Du 31 juillet 1719, 4,596 l. ou 92 captifs 16/50 que le roi siratique Boubacarcheré doit pour solde du présent compte à la compagnie royale du Sénégal, étant convenu avec ses envoyés qu'en lui payant la coutume de la présente année 1719, comme elle l'a été, il quittait non seulement la Compagnie des deux autres années 1717 et 1718 ; mais il contribuerait à lui laisser prendre dans son pays cent maures de Maroc, et à leur défaut de permettre d'enlever autant de ses sujets ainsi qu'il était convenu suivant le procès-verbal du Sr Nicolas Lambert, commis, de jour, mis à la fin de son journal nº 89 joint aux pièces du compte du Sr Masson, garde magasin au Sénégal. . . . . . **4.596 l. 10 s. ou 92 captifs $\frac{16}{50}$**

16.596 l. 10 s. ou 332 captifs $\frac{16}{50}$

Remis en 1719 entre les mains des directeurs de la compagnie d'Occident, devenue bientôt après compagnie des Indes orientales, le Sénégal conserva les administrateurs qu'il avait lorsqu'il appartenait à la compagnie du Sénégal. André Brue, notamment, resta au service de la nouvelle compagnie comme gouverneur du Sénégal[1].

Nous n'avons pas à suivre ici l'histoire de la colonie du Sénégal pendant le XVIII[e] siècle. De 1758 à 1778, disons-le seulement, elle fut au pouvoir des Anglais[2]. Au cours de l'année 1778, M. de Lauzun, avec deux vaisseaux et un petit nombre de troupes, reprit le Sénégal. On a prétendu, il est vrai, que la garnison anglaise consistait en « quatre hommes, dont il y en avait trois malades[3] ». La garnison française n'était peut-être pas plus importante quand les Anglais avaient mis la main sur notre colonie.

Par le traité de Versailles (3 septembre 1783), l'Angleterre rendit définitivement à la France la rivière du Sénégal et ses dépendances, le fort Saint-Louis, le fort d'Arguin, Portendick, etc.

Le gouvernement français en profita aussitôt pour créer une nouvelle compagnie[4].

Un arrêt du Conseil du 14 janvier 1784 accorda à une compagnie particulière le privilège exclusif du commerce de la gomme dans « *la rivière du Sénégal et dépendances*[5] », pendant 9 ans, à partir du 1[er] juillet 1784, réservant aux

1. Il a gouverné le Sénégal de 1694 à 1724 (v. l'ouvrage de M. Berlioux).

2. Le traité de Paris (1763) consacra la cession du Sénégal à l'Angleterre.

3. Lettre de M[me] du Deffand à Horace Walpole, du 21 mars 1779. (*Correspondance complète*, éd. de Lescure, à la date.)

4. Une sorte de compagnie du Sénégal avait été créée, semble-t-il, un peu auparavant par un certain abbé de Mannet; mais elle ne paraît avoir eu qu'une existence éphémère. (V. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 654.)

5. Ces mots : *rivière du Sénégal et dépendances* étaient trop vagues. L'article 11 du traité de Versailles réservait aux Anglais la liberté de faire la traite de la gomme, de l'embouchure de la rivière Saint-Jean jusqu'à la baie de Portendick inclusivement, fréquente occasion de différends avec la compagnie française.

négociants français la liberté de faire concurrence à la Compagnie pour tous les autres objets.

Dès le commencement de l'année 1786, la Compagnie demanda la prolongation de son privilège. Les bureaux de la Marine trouvaient bien la demande prématurée puisque, à la date du 10 mai 1786[1], il ne s'était encore écoulé que deux ans et qu'aucun bilan n'avait encore été publié.

Mais le chevalier de Boufflers, alors gouverneur de la colonie du Sénégal[2], se montra favorable à la requête de la Compagnie, comme en témoigne le mémoire suivant, rédigé le 19 septembre 1786[3] :

Mémoire sur les changements à faire dans l'exploitation de la colonie du Sénégal

« Le privilège de la gomme et la fourniture de la colonie « autorisent et même nécessitent la compagnie du Sénégal « à des établissemens fixes dans toute l'étendue de la con- « cession ; ces établissemens joints à d'autres facilités et « à de grands moyens font tomber entre ses mains la ma- « jeure partie et le choix des noirs et des autres productions « du pays, ce qui cause beaucoup de jalousie et de décou- « ragement aux autres commerçants appelés à la con- « currence. Si ces derniers font quelques efforts pour « balancer tant d'avantages, ces efforts sont impuissants ; et « comme ils ne durent point, il en résulte plutôt une hausse « de prix qu'une augmentation de produit. La Compagnie « de son côté croit devoir attendre des moments plus favo- « rables et ralentit son activité. Il en résulte une lan-

1. V. à cette date, un rapport sur la demande de la Compagnie (Archives du Ministère de la marine et des colonies.)

2. Boufflers passa trois années en Afrique, de 1785 à 1788, séjour interrompu par un court voyage en France. Il fit preuve au Sénégal « des qualités les plus « sérieuses et signala son gouvernement par des actes qui lui font honneur ». (A. Bardoux, *Madame de Custine*, Revue des Deux Mondes, nº du 15 février 1888, p. 808.)

3. Il est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

« gueur qui durera jusqu'à ce que le Ministre ait affranchi « les deux partis opposés des entraves qu'ils se donnent « réciproquement.

« On ne peut sans injustice retirer à la Compagnie son « privilège ; la Cour parait disposée, en outre, à lui laisser « la libre exportation de ses nègres, à la charge d'en faire « passer annuellement un nombre fixe à Cayenne. Cette « liberté, pour laquelle j'ai moi-même opiné parce que la « défense pouvait toujours être violée impunément, doit « entraîner un changement dont le Roi, le commerce et la « Compagnie peuvent également profiter.

« Je propose en deux mots de donner à la Compagnie « *l'exclusif de la rivière et l'exclusion de la côte*. Nul com- « merçant ne pourra traiter pour son propre compte depuis « Saint-Louis jusqu'à Galam ; tous les forts et comptoirs « appartiendront à la Compagnie ; elle jouira de tous les « magasins qui ne seront point nécessaires à la troupe ; et « tous les habitants de l'île, réduits à n'acheter que d'elle « et à ne revendre qu'à elle seule, ne seront plus que ses « facteurs. Je me chargerai des arrangements convenables « pour les deux ou trois négociants qui ont dans l'île « Saint-Louis un établissement commencé ; la Compagnie « les dédommagera au double de la valeur estimée juri- « diquement ou leur offrira des actions au taux de cette « estimation. Ce premier sacrifice est juste, il coûtera peu « et doit satisfaire à tout. La Compagnie prendra à son « compte toute les charges du Roi dans l'île Saint-Louis « comme solde, nourriture, habillement des troupes, paye- « ment des officiers de guerre, de justice et d'administra- « tion, entretien, réparations et même constructions des « batiments civils et militaires, garde et transports d'effets « d'artillerie et de toutes munitions quelconques. Les or- « dres sur ces différens points émaneront du gouverneur « en chef, et le commandant de la troupe restera comman- « dant particulier dans cette partie avec un supplément « d'appointements fourni par la Compagnie.

« Elle ne pourra, comme je l'ai dit, former aucun éta-
« blissement ni à Gorée, ni en Gambie, ni dans toute l'éten-
« due de la côte ; aucun de ses bâtiments n'auront droit d'y
« traiter en concurrence avec ceux des autres armateurs ;
« pour lui ôter tout prétexte à cet égard, l'approvisionne-
« ment de Gorée lui sera retiré ; et si ses agens tentaient
« quelque entreprise frauduleuse, les cargaisons seront
« saisies et vendues au profit du Roi et du dénonciateur.
« Cependant, comme il importe à la Compagnie de multi-
« plier les retours directs en France et que souvent sa
« gomme ne lui suffit pas pour cet objet, ses vaisseaux
« pourront venir à Gorée, et non ailleurs, compléter leur
« chargement en riz ou bien en cire, et ces marchandises
« lui seront fournies de gré à gré par les négociants du
« lieu, et, pendant cet intervalle, il y aura une garde à bord
« pour prévenir toute contravention.

« Au moyen de ces nouvelles dispositions, le commerce
« de la riviere et celui de la côte, isolés l'un de l'autre
« par la position des lieux, seront remis entre des mains
« différentes, et vivifiés tous les deux par une égale indé-
« pendance et une égale protection. La Compagnie, qui ne
« se verra plus traversée par les réclamations et les intri-
« gues des autres commerçants, formera de l'aveu du gou-
« verneur tous les établissements qu'elle jugera convenables
« et y entretiendra des forces. Ses agents se porteront jus-
« qu'au dessus de Galam et feront abonder dans ce point
« toutes les richesses de l'intérieur dont partie passe aux
« Anglais par les hauts de la Gambie. Elle fera la loi à
« toutes les nations riveraines ; et, comme elle sera sans
« concurrents, elle pourra faire accepter des marchandises
« de moindre valeur, et même n'employer que des guinées
« contrefaites en France, ce qui contribuera beaucoup à
« l'encouragement de notre industrie ainsi qu'à la conser-
« vation de notre numéraire. Le commerce ne prendra pas
« un moindre accroissement dans toute l'étendue de la
« côte abandonnée à la concurrence ; nos marchands, dé-

« livrés de la crainte imaginaire ou fondée que la Compa-
« gnie leur inspire, se porteront librement à mille spécula-
« tions utiles, dans lesquelles je pourrai les soutenir et
« les guider, indépendamment des expéditions que nos ar-
« mateurs pourront tenter par eux-mêmes ; je les ferai
« seconder par les créoles de Gorée en mettant ces derniers
« en état de commercer et de se répandre dans beaucoup
« d'anses, de baies et de petites rivières dont l'air malsain
« éloigne les Français ; je multiplierai les comptoirs et les
« résidents aux dépens du commerce et non du Roi ; je re-
« cevrai, j'encouragerai divers projets d'établissements aux
« Bissaux, aux Bissagots, aux Idoles, dans Cazamance,
« dans Serra-Lionne, et, enfin, j'ai l'espoir de rendre notre
« commerce plus actif dans cette partie intéressante et de
« lui faire peut-être gagner quelque avantage sur le com-
« merce anglais.

« A Ségris, ce 19 septembre 1786.

Signé : « Le ch. de Boufflers. »

Un rapport du même chevalier de Boufflers fixait peu après l'aperçu des frais et des profits à faire par la compagnie du Sénégal, lorsqu'elle serait en possession du privilège demandé et remplirait les obligations et charges s'y rattachant : les frais y sont estimés monter, dans leur ensemble, à 1,720,000 l. ; les profits à 3,240,000 l. ; et le produit, frais d'assurances et frais divers déduits, à 864,000 livres[1].

Ainsi appuyée par Boufflers, la Compagnie devait réussir et réussit, en effet, dans ses démarches.

Le 10 novembre 1786[2], un arrêt du Conseil accorda à la compagnie du Sénégal le privilège exclusif de la traite de

1. Ce rapport, en date du 15 octobre 1786, est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. Sur cet arrêt, v. Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XXVIII, p. 269. Bachaumont place à tort cet arrêt à la date du 10 novembre 1785. (V. *Mémoires secrets*, à la date du 21 juin 1787.)

la gomme, des noirs, de la poudre d'or, du morfil et de la cire, du cap Blanc au cap Vert, pour en jouir du 1er juillet 1787 au 1er juillet 1796.

La Compagnie s'engageait, en échange, à introduire annuellement 400 noirs à Cayenne et à se charger des dépenses locales de la colonie.

La Compagnie n'avait eu jusque-là que le seul nom de *Compagnie de la traite de la gomme ;* elle reçut, en 1786, celui de *Compagnie du Sénégal.*

Le monopole de la traite des nègres était loin d'être une concession sans importance. En 1786, il n'avait pas été exporté moins de 1,583 nègres, du Sénégal à Saint-Domingue et à Cayenne, comme le prouve l'état ci-joint dressé, le 1er février 1787, par Boufflers[1].

1. Il est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

TABLEAU DES NÈGRES EXPORTÉS DU SÉNÉGAL PENDANT L'ANNÉE 1786

Suivant les déclarations des Capitaines

NOMS DES BÂTIMENTS	NOMS DES CAPITAINES	NOMS DU PORT d'où ils sont	DATE de leur départ du Sénégal	LIEUX où ils vont	NOMBRE de nègres exportés	OBSERVATIONS
Le Roy d'Amel. . .	Viguier. .	de Rochefort.	Janvier. .	Saint-Domingue	100	Il faut observer que dans le total des nègres traités, ceux provenants du voyage de Galam 1785 sont compris, par la raison que le convoi ne rentrant au Sénégal qu'au mois de décembre, la traite qu'il transporte se verse sur l'année suivante. Il y aurait encore à ajouter au nombre des captifs traités celui des morts, des désertés, celui que les habitants conservent au Sénégal. On pourrait encore évaluer ce nombre à 300.
Le Forcalquier. . .	Boulineau	de la Rochelle	21 Janvier. .	— —	138	
L'Actif	Maublanc.	de Nantes. . .	27 Février. .	— —	77	
Le Fleuri.	Le Sourd.	de Nantes. . .	2 Mai. . . .	— —	269	
Le Reverseaux . . .	Bajean. . .	de la Rochelle	6 Mai. . . .	— —	304	
La Bonne Union. .	Ducros. .	de Bordeaux..	24 Mai. . . .	— —	78	
Le Prince Noir. . .	Rudeval. .	du Havre. . .	12 Juin. . . .	à Cayenne.	113	
L'Amie Julie. . . .	Lavardeuc	de Bordeaux..	5 Juillet. . .	Saint-Domingue.	97	
Le Cacique.	Evrard. .	de la Rochelle	24 Juillet. . .	— —	78	
La Cenis (Thémis?)	Sirre. . .	de Rochefort.	22 Octobre. .	Le long de la côte d'Afrique	15	
La Victoire.	Digard . .	du Havre. . .	3 Novembre	— — —	6	
La Magdelaine. . .	Luli. . . .	de Nantes. . .	7 Décembre	Saint-Domingue.	307	
La Petite Julie. . .	Hendrich.	de Lorient. . .	20 Décembre	Le long de la côte d'Afrique	1	
				Total des nègres exportés.	1583	
				Au premier Janvier il reste encore 500 têtes de nègres à exporter, à ajouter ici, ci.	500	
				Total général des nègres traités.	2083	

Au Sénégal, le 1er Février 1787.

Signé : LE CHEVALIER DE BOUFFLERS. *Signé :* DAIGREMONT.

Veut-on savoir à quel prix la Compaguie se procurait ces noirs ? Les papiers de Louis Lamirale, agent de la compagnie du Sénégal au XVIII[e] siècle, nous l'apprennent.

Pour 21 captifs, fournis au Sénégal le 10 novembre 1785, il fut remis :

« 98 pièces 1/2 de guinée.
« 3 fusils à 2 coups.
« 32 fusils fins.
« 4 fusils de traite.
« 11 pièces de toile de Bretagne.
« 100 livres de poudre à feu.
« 1 espingole perdue.
« 2 livres 1/2 de girofle.
« 12 rames de papier.
« 140 pintes d'eau-de-vie.
« 2.000 pierres à feu.
« 4.000 balles.
« 36 miroirs.
« 36 zambettes.
« 36 peignes.
« 36 cadenas.
« 36 ciseaux et 3 aunes écarlate[1]. »

Pour six captifs, fournis au même pays le 24 novembre 1785, il fut remis :

« 42 pièces de guinée.
« 19 grains d'ambre.
« 5 rames de papier.
« 8 douzaines collier corail *piment*.
« 1 barrique de vin.
« 1 cave d'huile.
« 1 d° de capres.
« 1 d° d'olives.
« 48 fioles d'eau de senteur.
« 12 pièces de Bretagne (toile de)

1. Papiers de Louis Lamirale, Archives nationales, carton coté T 1393.

« 8 dames-jeannes.

« 15 chaudrons de fer-blanc.

« 1 livre 12 onces de girofle.

« 25 livres de poudre [1]. »

La valeur d'un bœuf, au même moment, était estimée être celle d'un fusil fin.

Il est inutile d'ajouter que tous ces articles étaient des articles de traite, c'est-à-dire de qualité fort suspecte.

On remarquera, à côté de la poudre et des dames-jeannes (d'eau-de-vie) dont la présence s'explique trop bien, les rames de papier et les fioles d'eau de senteur, dont l'envoi aux nègres du Sénégal paraît assez curieux pour être signalé.

La Compagnie réorganisée en 1786 ne put cependant s'acquitter de l'obligation qu'elle avait contractée d'importer annuellement 400 nègres à Cayenne ; et, comme ce n'était qu'à cette condition qu'elle avait obtenu le privilège exclusif de la traite des noirs, elle concentra bientôt ses efforts sur la seule traite de la gomme et du morfil, abandonnant presque complètement aux particuliers la traite des noirs [2].

La compagnie du Sénégal n'avait pas toujours borné son action au commerce de la gomme, du morfil et des noirs. Elle avait eu aussi des vues sur la Guyane. Chargée, par son contrat, de porter à Cayenne les nègres nécessaires à cette colonie, elle avait été portée à s'intéresser au pays, à chercher à tirer parti de ses ressources naturelles. Elle y cultivait l'indigo, la canne à sucre, et projetait, du moins en 1787, d'y installer une sucrerie.

Quant à la traite des nègres, la compagnie promettait tou-

1. Papiers Lamirale.

2. V., aux archives du Ministère de la marine et des colonies, trois états indiquant le montant de l'exportation du Sénégal pour le troisième trimestre de 1787, pour le premier trimestre de 1788 et pour les six derniers mois de la même année et faisant connaître en résumé le chiffre d'affaires de gomme et de morfil traitées par la Compagnie pendant ces diverses périodes.

jours pour l'avenir des chiffres supérieurs à ceux du moment. Le 14 juillet 1787, par exemple, les directeurs de la compagnie du Sénégal écrivent de Paris[1] que la traite des noirs, qui n'a été à Galam et en rivière (de Sénégal) pour l'année 1786 que de 1,180 captifs[2], sera pour l'année 1788 de 2,700[3].

Les rapports étaient généralement difficiles entre les directeurs de la Compagnie et le gouverneur de la colonie. M. de Boufflers leur avait plu médiocrement comme gouverneur. Celui-ci, de son côté, écrivait à sa fidèle amie, Mme de Sabran, qu'il était toujours en guerre avec la Compagnie, « par état, par devoir, et surtout par les circonstances[4] ». Le successeur de M. de Boufflers le faisait cependant regretter. C'était un certain M. Blanchot, vieux soldat « qu'on croyait préférable à un courtisan, mais qui « s'est montré encore plus dur et moins éclairé que le « précédent gouverneur[5] ».

Cette mésintelligence existant entre la Compagnie et les gouverneurs se retrouvait entre elle et les habitants du pays. On reprochait à la Compagnie de s'acquitter fort mal des charges locales et de l'entretien de la colonie du Sénégal et de Gorée, charges et entretien lui incombant aux termes de son contrat et évalués à 302,221 l. par an. On signalait ses fautes, ses malversations, la mauvaise qualité de ses approvisionnements, la gestion inhabile des affaires qui occasionnait des disettes affreuses[6], fermait aux habitants les pays voisins et rendait presque nulle la traite des nègres.

1. Cette lettre est aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. 780 captifs *(sic)* enlevés à Galam et 400 dans la rivière du Sénégal.

3. Elle en tirera 1,500 de Galam et 1,200 de la rivière.

4. *Correspondance du chevalier de Boufflers avec Mme de Sabran*, Paris, in-8°, p. 176.

5. Lettre de M. Pelletan, directeur de la Compagnie, à M. Fraisse, datée du Sénégal, le 10 septembre 1789. (Archives du ministère de la Marine et des colonies.)

6. La Compagnie s'approvisionnait de mil au Sénégal et à Gorée ; mais quel-

Bref, s'il faut en croire le rapport[1] auquel nous empruntons ces détails, la Compagnie était en horreur au Sénégal, et la suppression de son privilège y était fort désirée.

La Compagnie était condamnée et elle aurait vu, très probablement, supprimer son privilège, alors même que la Révolution ne fût pas venue proclamer toutes les libertés et détruire tous les monopoles.

Le 18 janvier 1791, sur l'avis du Conseil de la marine et du commerce et d'après le rapport présenté à l'Assemblée constituante, un décret fut rendu qui, déférant aux vœux des armateurs, et notamment de ceux de Bordeaux[2], déclarait le commerce du Sénégal ouvert à tous les Français et abolissait le monopole de la Compagnie.

Une fois supprimée, la Compagnie avait encore d'importants intérêts à défendre. Elle avait aussi à poursuivre le remboursement des dépenses qu'elle se trouvait avoir faites en sus de son contrat.

Elle rédigea, dans ce but, le 24 mars 1792, un mémoire détaillé qu'elle envoya le même jour, à M. Blanchot, successeur de Boufflers au Sénégal[3].

Quelle suite fut donnée à ces réclamations ? Nous ne saurions le dire. Nous pouvons seulement affirmer que, en l'an X, la Compagnie réclamait encore au Gouvernement 2,800,000 l. environ.

Au même moment, les administrateurs et actionnaires de l'ancienne compagnie du Sénégal demandèrent au Premier Consul le rétablissement de leur compagnie. Nous ignorons quel fut le résultat de cette demande ; mais nous avons lieu de supposer qu'elle ne fut suivie d'aucun effet.

quefois les rois de la côte, indisposés par elle, mettaient obstacle à ses achats ; et elle devait alors faire venir de France des parties de riz et de biscuit coûtant toujours cher et valant généralement peu de chose.

1. V. ce mémoire, rédigé à la fin de l'année 1790, aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. V. aux Archives nationales le registre coté AF I*. 10, procès-verbaux du Comité d'agriculture et de commerce, séance du 28 juillet 1790.

3. Il est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

On lira peut-être avec intérêt le texte même de la demande en question[1]. Elle est datée du 18 frimaire, an X.

AU GÉNÉRAL BONAPARTE, PREMIER CONSUL DE LA RÉPUBLIQUE.

« Citoyen Consul,

« Les soussignés, munis des pouvoirs des administra-
« teurs et actionnaires de l'ancienne compagnie du Séné-
« gal, ont l'honneur de vous exposer :

« Que la Compagnie qu'ils représentent avait été formée
« sous l'ancien Gouvernement par deux arrêts du Conseil,
« l'un de 1784, l'autre de 1786, qui lui avaient concédé, pour
« le terme de douze années, le privilège exclusif du com-
« merce entre le cap Blanc et la rivière de Gambie, à des
« conditions également avantageuses aux finances et au
« commerce de l'État.

« Son privilège fut supprimé révolutionnairement par
« un décret de l'Assemblée constituante en 1791 ; et cette
« suppression fut une erreur d'administration que les cir-
« constances seules peuvent justifier. Elle ruina les inté-
« ressés à la Compagnie, et nuisit au commerce national
« qui ne peut se faire utilement dans ces contrées qu'à la
« faveur d'un privilège exclusif.

« Cette vérité, prouvée par l'expérience de tous les
« temps, vous sera également démontrée, Citoyen Consul, et
« les soussignés ne doutent pas que vous ne rétablissiez
« la seule forme sous laquelle le commerce du Sénégal
« puisse prospérer.

« Dans cet espoir fondé sur la sagesse de vos vues admi-
« nistratives, les soussignés sont spécialement chargés par
« leurs commettants de vous demander leur réintégration
« dans le privilège dont ils ont été aussi injustement qu'im-
« politiquement dépossédés, aux conditions que vous croi-
« rez juste d'y mettre, et avec les additions ou les modifica-
« tions que les circonstances pourront exiger.

1. Elle est conservée aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

« Ils osent vous demander la faveur d'être admis auprès « de vous pour vous donner les renseignements que vous « pourriez désirer.

« Salut et respect.

PELLETAN, THURBES, MASSAC et BRUNEAU.

« Paris, le 18 frimaire, an X.

« Pour copie conforme,

« *Signé :* BRUNEAU,

« banquier, rue du Mail, nº 30,

« chargé de la Liquidation. »

A diverses reprises, des projets ont été formés à l'effet de coloniser le Sénégal et d'exploiter ses ressources ; mais ils sont rarement sortis de la période de préparation. Dès 1791[1], pour ne citer qu'un exemple, le sieur Lamirale, député du Sénégal[2], proposait inutilement un plan d'administration pour les établissements français de l'Afrique et notamment pour le Sénégal.

En 1814-1816, on voit fonctionner à Paris une curieuse association dite « Société coloniale philanthropique du Cap « Vert », ayant pour président un certain M. Rogery et pour secrétaire général un M. de Sévigny. Cette société « était composée dans sa majeure partie de militaires et « d'employés qui tous ont souffert des froissements occa- « sionnés par les événements politiques de 1814[3]. » Elle avait pour but de former des établissements au Cap Vert, sur les terres françaises, entre les îles de Gorée et de Saint-Louis[4]. Mais nous ne croyons pas qu'elle ait jamais frété un seul bâtiment pour le Sénégal.

1. Postérieurement à la suppression du privilège de la Compagnie.

2. Ce Lamirale est peut-être bien l'ancien agent de la compagnie du Sénégal dont nous avons parlé plus haut. (V. ses papiers aux Archives nationales, carton coté T 1393.)

3. Nous empruntons ces indications aux prospectus et lettres des chefs de l'entreprise.

4. Les quelques papiers qui subsistent d'elle se trouvent aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

CHAPITRE III.

ASIE.

Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Asie.

---

§ 1. Compagnie des Indes orientales.

Premiers voyages en Asie, 1503–1604. — Premières compagnies (Gérard de Roy, Régimont, Ricault, etc.), 1604–1652. — Le maréchal de la Meilleraye et le duc de Mazarin. — Création de la grande compagnie des Indes orientales, 1664. — Encouragements donnés par le Gouvernement. — Essais de la Compagnie en Perse, 1665–1669. — Insuccès dus au choix de l'île de Madagascar comme premier entrepôt. — Réorganisation de la Compagnie, 1685. — Luttes contre les Hollandais. — La Compagnie cède ses droits à une société de Saint-Malo. — La compagnie d'Occident absorbe cette société, 1719. — La compagnie d'Occident prend le nom de compagnie des Indes. — Jean Law. — La compagnie des Indes se confond avec la Banque de Law. — Chute de Law. — Bilans de la compagnie des Indes de 1724 à 1740. — Progrès de la Compagnie en Asie. — Luttes contre la compagnie anglaise des Indes. — Dupleix, sa politique coloniale, ses succès. — Mahé de la Bourdonnais ; il oblige les Anglais enfermés à Madras à capituler ; il leur rend la ville. Accusations lancées contre lui. Son rappel, son procès. — Suite des succès de Dupleix. — Bataille de San-Tomé. — Habile conduite de Dupleix vis-à-vis des Hindous, 1749–1754. — Le marquis de Bussy. — Attaques contre Dupleix. Son rappel en France, son procès, sa mort malheureuse. — La compagnie anglaise l'emporte en Hindoustan sur sa rivale, grâce à Clive et à Lawrence. — L'amiral Aché et Lally-Tollendal. — Dissensions entre Lally-Tollendal et Bussy. — Prise de Pondichéry par les Anglais, 1761. — Procès et mort de Lally-Tollendal. — Suspension du privilège de la Compagnie, 1769. Sa dissolution, 1770. Sa liquidation. — Le commerce de l'Inde rendu libre. — Rétablissement du monopole du commerce des Indes, 1785. Organisation d'une nouvelle compagnie. — Sa suppression, 3 avril 1790. Situation financière de cette compagnie à ce moment. — Détails rétrospectifs sur l'administration et l'organisation de la grande compagnie des Indes. — Conseil des directeurs. — Syndics-gouverneurs et Conseils des comptoirs. — Commissaires royaux. — Privilèges et exemptions de toute nature dont jouit la Compagnie. — *Permissions* octroyées par elle au public. — Situation financière. Eléments constitutifs d'un bilan. — Marchandises mises en vente. — Toiles des Indes. — Note additionnelle sur quelques comptoirs de l'Inde et de l'Afrique.

Ecrire l'histoire complète de la *Compagnie des Indes orientales* serait l'œuvre de plusieurs années et formerait la matière de plus d'un volume. Pour la principale figure de ce

passé, pour Dupleix seul, plus d'un historien lui a consacré de volumineux ouvrages ; et même après les récentes publications de M. T. Hamont et de M. H. Bionne [1], plus d'un écrivain se propose d'en faire encore le sujet d'un nouveau livre [2].

Notre ambition est beaucoup plus modeste.

Sans prétendre le moins du monde traiter à fond une matière aussi vaste, nous nous bornerons à résumer les diverses phases par lesquelles la *Compagnie des Indes orientales* a passé tour à tour, en y joignant quelques notions indispensables sur son administration et son organisation.

Premiers essais de Compagnies, 1604-1663.

Plusieurs expéditions françaises avaient été faites déjà dans les mers des Indes, — en 1503, par Paulmier de Gonneville, de Honfleur ; en 1529, par le capitaine dieppois Parmentier ; à peu près au même moment par le fameux armateur de Dieppe, Jean Ango, — quand Henri IV concéda en 1604, par arrêt du Conseil du 1er juin, à une société formée à l'effet de commercer aux Indes un privilège exclusif de quinze ans. Celui qui était l'âme de l'entreprise était un flamand ayant déjà beaucoup voyagé dans ces parages, Gérard de Roy [3]. Il s'était associé plusieurs personnes, entre autres Antoine Godefroy, trésorier de France à Limoges.

La société prenait à sa charge tous les frais de l'entreprise et obtenait le monopole du commerce des Indes pendant quinze ans à partir de son premier voyage. Le Roi lui

1. Henry Bionne, *Dupleix* (Paris, 1881, 2 vol. in-8°). Tibulle Hamont, *Un essai d'Empire français dans l'Inde au* XVIIIe *siècle. Dupleix*, d'après sa correspondance inédite, Paris, 1881, 1 vol. in-8°.

2. M. Castonnet des Fosses, par exemple, a déjà fait paraître dans diverses revues de nombreux articles sur Dupleix, qui seront probablement réunis un jour en volume.

3. Et non Leroy, comme certains auteurs l'ont dit. (V. Castonnet des Fosses, *L'Inde française avant Dupleix*, Paris, 1887, in-8°, p. 37.)

assignait le port de Brest pour y équiper sa flotte et y faire entrer en franchise les marchandises qu'elle rapporterait de ses deux premiers voyages. Divers avantages étaient encore assurés à la nouvelle entreprise. Elle n'entraînerait pas dérogeance pour les nobles qui s'y associeraient. Le Roi fournirait, en outre, aux associés, deux canons par vaisseau, et leur permettrait de s'approvisionner en Hollande des munitions, vivres, agrès et apparaux nécessaires, même d'y acheter ou faire construire les bâtiments dont ils auraient besoin, et d'en tirer tel nombre de marins qu'il leur conviendrait.

« L'association était ouverte pendant six mois, après le « retour de la première expédition, à tous ceux qui vou- « draient y apporter une somme de 3.000 l. au moins.... « Le 29 juin (1604), des lettres de commission de capitaine « général de la flotte royale des Indes orientales furent « délivrées à Gérard de Roy. Elles lui donnaient pouvoir « de faire construire et d'équiper des vaisseaux, lui per- « mettaient de s'emparer de ceux qui attaqueraient les « siens et de garder les quatre cinquièmes de la prise pour « lui et ses associés, et lui ordonnaient de réunir le plus « tôt possible ses vaisseaux à Brest pour faire voile aux « Indes [1]. »

Les choses n'allèrent pas aussi vite que le désirait le Roi. En 1609, la Compagnie n'avait pas encore pu faire partir un seul bâtiment à destination des Indes. Il semblait, cependant, que tout allait bientôt changer de face. Une partie du capital, fixé à 4 millions de couronnes, était versée ; quatre vaisseaux allaient mettre à la voile à Saint-Malo ; la plus grande partie de la flotte était achetée ; Simon Dansa devait être attaché à l'entreprise pour escorter les convois avec ses vaisseaux, auxquels on en ajouterait d'autres.

1. G. Fagniez, *Le commerce de la France sous Henri IV*, d'après le manuscrit du fonds de Brienne, n° 319. (*Revue historique*, livr. de mai-juin 1881, p. 16.)

« Le président Jeannin, chargé de négocier une trêve « entre l'Espagne et les Provinces-Unies, avait profité de « son séjour aux Pays-Bas pour procurer à la Compagnie « des hommes et des vaisseaux. Il se servait pour cela « d'un certain Isaac Le Maire, originaire de Tournay, « dévoué à la France, avec lequel il avait des entrevues « secrètes ; il consultait le cosmographe d'Amsterdam « Plancius.

« Un hollandais, Peter Lintgens, s'occupait aussi de « recruter des marins et des ouvriers dans son pays. Ces « préparatifs causaient aux Provinces-Unies un vif mécon- « tentement. Leur agent, Aerssens, reçut l'ordre de pro- « tester contre l'établissement de la Compagnie et contre « les moyens employés pour la constituer, contre le rôle « qu'on voulait donner au flamand Dansa, contre l'embau- « chage de marins hollandais. Cette protestation était « accompagnée de paroles comminatoires: les Hollandais « menaçaient d'aborder les vaisseaux français et de pendre « tous les Flamands qu'ils y trouveraient. A la suite de cette « énergique protestation, adressée en 1610, le silence se « fait sur cette entreprise.

« Elle ne pouvait réussir qu'à la condition d'emprunter « à la Hollande ou aux autres puissances maritimes « les ressources qui manquaient à la France en hommes « et en matériel ; l'opposition de nos voisins fit échouer « une tentative qui était déjà assez avancée pour faire espé- « rer de bons résultats[1]. »

Si cette première compagnie des Indes orientales échoua, ce ne fut donc pas, comme l'a dit un auteur[2], par pénurie d'argent ou discordes intestines. Les associés s'entendaient

1. G. Fagniez, *ibid.*

2. « Les associés... ne parvinrent pas à s'entendre. D'ailleurs, la pénurie des « fonds entravait tout effort sérieux ; et cette première compagnie échoua. » (P. Gaffarel, *Les colonies françaises*, Paris, 1880, in-8°, p. 227). M. Castonnet des Fosses a reproduit cette opinion dans l'*Inde française avant Dupleix*, p. 37.

suffisamment entre eux, et ils ne manquaient pas de ressources financières. Mais il était alors impossible de trouver en Europe, en dehors de la Hollande, le moyen d'équiper une flotte à destination des Indes.

La compagnie fondée par Gérard de Roy n'avait encore fait aucune expédition en 1611. « Son inaction pouvait « encourager, dit l'abbé Morellet[1], d'autres négociants à « tenter le commerce de l'Inde ; mais la Compagnie, pour « écarter plus fortement toute espèce de rivalité, se fit « renouveler[2] pour douze anneés son privilège exclusif par « lettres patentes de Louis XIII, du 2 mars 1611.[3] »

En 1615, la compagnie des Indes orientales était toujours dans la même situation, n'ayant tiré aucun profit de son privilège. Des négociants de Rouen sollicitèrent le transfert à leur profit de ce privilège qui restait inutile, s'engageant à envoyer dans l'année un ou deux navires en Asie. La Compagnie, de son côté, résistait à cette prétention et réclamait le maintien en sa faveur des concessions faites en 1604 et renouvelées en 1611. Le Roi accorda les deux parties en les réunissant par lettres patentes du 2 juillet 1615 en une seule et même compagnie, avec un monopole de douze ans, à compter de la première expédition. « Cette « compagnie qui fut appelée la flotte de Montmorency ou « la compagnie des Moluques ne fit encore aucun usage « de son privilège[4]. » Elle avait cependant reçu nombre d'encouragements. Les nobles pouvaient en faire partie sans

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 560.

2. *Renouveler*, est-il. Ce n'était pas, en effet, une seconde compagnie qui se formait.

3. M. Cl. Dareste (*Hist. de l'administ. en France*, t. II, p. 263) place à cette date de *1611* la fondation de la compagnie des Indes par le français Godefroy et le flamand Gérard *Leroi (sic)*. On vient de voir que c'est en 1604 qu'elle avait été constituée.

4. L'abbé Morellet, *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., *loc. cit.* — M. P. Gaffarel (*Les Colonies françaises*, p. 228) attribue à cette compagnie, nous ne savons sur quels fondements, deux ou trois voyages aux Indes, faits de 1616 à 1619, et l'expédition tentée en 1635 (v. ci-dessous).

déroger. Les étrangers y entrant étaient naturalisés français *ipso facto*.

Les hardis armateurs de Dieppe continuaient pendant ce temps leurs courses lointaines, et plus d'un capitaine parti de ce port allait visiter les Indes et Madagascar.

Régimont, l'un d'eux, qui y était allé en 1633, forma en 1635 une compagnie sans privilège exclusif, qui envoya un vaisseau aux Indes[1]. Ce vaisseau revint richement chargé. Encouragé par ce premier succès, Régimont s'associa le capitaine Ricault ou Rigault, et les deux navigateurs firent encore quelques voyages avantageux.

Le cardinal de Richelieu crut faire prospérer ce commerce encore davantage en lui accordant, en 1642[2], un privilège exclusif pendant dix ans. L'événement ne justifia pas les espérances qu'il avait conçues. La Compagnie envoya bien en 1643, en 1644 et en 1648 quelques vaisseaux ; mais, vers 1650, elle avait cessé tout envoi[3]. La Compagnie fit cependant renouveler son privilège par lettres patentes du 4 décembre 1652[4].

La compagnie de Ricault portait les noms de compagnie d'Orient, de compagnie des côtes orientales de l'Afrique ou de Madagascar, mais nous devons plutôt y voir la troisième compagnie des Indes orientales. Elle ne s'était pas contentée, en effet, de chercher à établir des relations de commerce avec Madagascar ; elle avait poussé son négoce « jusqu'à Surate, et aux autres ports des côtes de cette « partie de l'Inde[5] ».

1. M. d'Avenel (*Richelieu et la monarchie absolue*, t. III, p. 218) dit que ceci se passa seulement en 1642.

2. Par lettres patentes du 24 juin.

3. Ces premiers essais de colonisation furent dirigés par M. de Pronis, puis par M. de Flacourt. V., à ce propos, l'étude de M. Gabriel Marcel sur *Nos droits à Madagascar* (*Revue scientifique* du 7 avril 1883), l'*Histoire et relation de la grande île de Madagascar*, 1642-1665, dudit M. de Flacourt, 1658, in-4°, et *Madagascar* par H. Castonnet des Fosses, Paris, 1884, in-18.

4. L'abbé Morellet (*Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 560).

5. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 553.

En 1654, le maréchal de la Meilleraye, séduit par les rapports favorables que lui avait fait sur l'île de Madagascar Pronis, premier gouverneur de l'île et infidèle serviteur de la Compagnie, envoya deux vaisseaux s'emparer du Fort-Dauphin dont les fondements venaient d'être jetés. Il obtenait, en même temps, du Roi la cession en sa faveur des privilèges accordés en 1642 à la Compagnie[1]. Il demeura possesseur de Fort-Dauphin malgré les droits et l'opposition de la Compagnie. C'est en 1660 seulement, qu'un accord intervint entre elle et lui. La Compagnie lui prêta certain secours en échange des droits qu'il lui rétrocéda. Il conservait cependant la principale part de propriété et d'administration de l'île ou du moins de l'infime partie de l'île alors occupée par les Français. Plusieurs gouverneurs furent envoyés avec des colons[2], au nom du maréchal, au Fort-Dauphin ; mais leur injustice, leur cupidité ne firent qu'augmenter la haine des naturels contre les Français, et notre établissement, dépourvu de vivres et d'approvisionnement, fut bientôt à bout de ressources.

C'est dans ces conditions que le fils du maréchal de la Meilleraye, le duc de Mazarin, qui avait succédé à son père dans la possession de l'établissement de Madagascar, céda ce qui en restait, en 1664, au roi de France au prix de 20,000 l.[3].

Louis XIV ne s'était prêté à cette acquisition qu'en vue de la grande compagnie des Indes dont il venait alors de décider la création.

Création de la compagnie des Indes orientales, 1664.

S'il faut en croire un ancien gouverneur de Pondichéry,

1. Suivant M. d'Avenel (*Richelieu et la monarchie absolue*, t. III, p. 218), le maréchal de la Meilleraye n'aurait été, au contraire, qu'un appui pour l'entreprise à laquelle, loin de porter préjudice, il aurait seul en France envoyé des secours.

2. En 1663, il fut fait un envoi de 80 colons.

3. La plupart de ces détails sont empruntés au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique.

François Martin, dont les *Mémoires sur l'Inde* nous ont été conservés[1], c'est à un événement fortuit, à la perte d'un navire, qu'aurait été due la création de la grande compagnie des Indes.

Mais laissons la parole à notre auteur : « En l'année 1664, « la France commença tout de bon à penser à l'établisse- « ment d'un commerce dans les Indes. L'on dit que ce qui « y donna le premier mouvement fut le ressentiment de « quelques personnes intéressées à la perte d'un navire « qu'une société de particuliers et dont ils étaient avait « fait acheter à Amsterdam pour tenter le voyage des terres « australes, mais plutôt par un motif de piété pour aller « instruire les peuples de cette partie du monde qui sont « dans l'idolâtrie que par l'espérance du profit qu'ils pré- « tendaient retirer du commerce.

« Les Hollandais, jaloux des entreprises des Français sur « les voyages de long cours, firent arrêter ce navire dans « leurs ports sous divers prétextes et, dans le temps que « l'on avait obtenu mainlevée sur les plaintes que l'am- « bassadeur de France fit aux États, une tempête fit perdre « ce navire dans le Texel, avec plusieurs autres qui furent « submergés par la même tourmente.

« Un fameux négociant intéressé dans la perte de ce na- « vire se rendit à Paris, et s'en étant entretenu avec les « riches marchands de cette grande ville sur l'utilité qui « reviendrait à tout l'État de l'établissement d'un commerce « dans les Indes orientales, ces négociants agirent auprès « des ministres qui leur procurèrent l'assistance et la pro- « tection de notre grand Roi dans cette entreprise. Ils « obtinrent ensuite la liberté d'en écrire aux négociants « des autres villes considérables de France pour les porter « d'envoyer leurs députés à Paris.

1. Ils forment aux Archives nationales le registre T 1169[1], registre intitulé : *Mémoires sur l'établissement des colonies françaises aux Indes orientales dressés par Messire François Martin*. C'est l'histoire de 32 ans, de 1664 à 1696. C'est aussi, et surtout, l'histoire de Martin.

« Les envoyés s'y rendirent de plusieurs endroits et « après diverses assemblées l'entreprise fut résolue. L'on « fixa le fonds qu'il y devait avoir pour la soutenir[1]. »

C'est le 26 mai 1664 que se tint à Paris l'assemblée générale où furent rédigés en 40 articles les statuts de la future compagnie.

Le 29 même du mois, le Roi approuva ces statuts en son Conseil ; et au mois d'août suivant, il donna de Vincennes les lettres patentes en forme d'édit[2] consacrant l'existence de la compagnie des Indes orientales.

Le fonds social se trouvait fixé à 15,000,000 l. et divisé en actions de 1,000 l. payables par tiers. Tout étranger prenant 10 actions était naturalisé de plein droit. Le Roi souscrivait le premier pour 3,000,000 de livres, non productives d'intérêt et sur lesquelles s'imputeraient les pertes de la Compagnie pendant les dix premières années. L'État seul pourrait saisir les effets de la Compagnie.

La Compagnie recevait, pour une période de cinquante ans, le monopole exclusif du commerce, du cap de Bonne-Espérance aux Indes et aux mers du Sud.

L'édit lui accordait la propriété des plages qui seraient conquises sur les ennemis et des mines et des esclaves dont elle pourrait s'emparer.

L'État fournirait à prix coûtant le sel nécessaire aux armements et payerait 50 l. par tonneau de marchandises exportées de France, et la moitié en sus par tonneau de marchandises importées dans le royaume.

Une chambre de neuf directeurs était mise à la tête de la Compagnie. Elle devait faire tous les six mois le compte de son actif et de son passif et se renouveler par tiers chaque année.

La chambre de direction générale nommerait les gouverneurs militaires des possessions de la Compagnie et le Roi

1. Arch. nat., registre T 1169[1], f° 1 v°.
2. Elles furent enregistrées au parlement de Paris le 1er septembre 1664.

se contenterait de les investir. La Compagnie obtenait un entrepôt franc, une diminution de taxe pour les objets de son commerce avec la métropole, une exemption spéciale de tous droits pour les choses nécessaires à ses vaisseaux. Une assemblée générale aurait lieu chaque année.

Le Roi accordait à la Compagnie un sceau portant cette légende : « *Ludovici XIV Franciae et Navarrae regis sigillum ad usum supremi consilii Galliae orientalis,* » des armes formées d'un soleil d'or avec ces mots : « *Ditat quas respicit oras* », un globe d'azur chargé d'une fleur de lis d'or avec cette inscription « *Florebo quocumque ferar.* » Les supports des armes étaient deux figures, représentant, l'une la Paix et l'autre l'Abondance.

Les seules charges imposées à la Compagnie par sa charte de concession étaient de bâtir des églises en quantité suffisante, à Madagascar et ailleurs, d'y entretenir un nombre convenable d'ecclésiastiques, d'instituer enfin, partout où il le faudrait, des tribunaux où la justice serait gratuitement rendue au nom du Roi, chose très louable, mais d'après les lois du royaume et la coutume de Paris, mesure moins digne d'éloge.

Par la création de cette nouvelle compagnie, « il s'agis-« sait de susciter aux Hollandais une concurrence sérieuse « sur un point où ils paraissaient inexpugnables. Rien ne « fut négligé [1] ». Un membre de l'Académie française, François Charpentier, écrivit le « Discours d'un fidèle sujet au « Roi touchant l'établissement d'une compagnie française « pour le commerce des Indes orientales [2] ». Il y énumérait toutes les chances de succès de la nouvelle entreprise. Elle

1. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I, p. 337.

2. Paris, 1664, in-4°. Publié par ordre de Colbert, ce travail fut traduit tout de suite en allemand (dès 1665). D'autres brochures parurent peu après sur le même sujet parmi lesquelles nous ne citerons que la « *Relation de l'établissement « de la compagnie française pour le commerce des Indes orientales* » rédigée par le même Charpentier, publiée en 1666 et contenant le recueil de toutes les pièces concernant cet établissement.

aura plus d'argent en mains que sa rivale de Hollande. Madagascar est dans une meilleure position que Batavia pour être le centre d'une grande compagnie. A Batavia, ajoutait-il, les habitants sont très belliqueux et anti-chrétiens ; à Madagascar, ils sont pacifiques et doux, etc. D'autres brochures de circonstance parurent encore en faveur de la nouvelle entreprise.

Grâce à de tels discours, il n'était bruit partout que de la compagnie des Indes orientales et des trésors qu'elle vaudrait à la France. L'engouement semblait grand. C'est là, dit un contemporain, que se trouve la pierre philosophale ; « c'est là que les barres de fer sont converties en lames « d'argent et les masses de plomb en lingots d'or.[1] » Après avoir souscrit lui-même pour plus de trois millions, « le Roi « invita les personnes riches à s'y intéresser. Les reines, « les princes et toute la Cour fournirent deux millions numé- « raire de ce temps-là. Les Cours supérieures donnèrent « 1,200,000 l. ; les financiers 2,000,000 l. ; le corps des mar- « chands 650,000 l. Toute la nation secondait son maître[2]. »

A défaut d'enthousiasme réel, le Gouvernement savait, d'ailleurs, obtenir de tous ceux qui dépendaient de lui, de près ou de loin, des adhésions et des souscriptions[3]. On vit même rarement pression administrative plus vigoureuse. Un conseiller d'État ayant souscrit pour 1,000 l. seulement, « Colbert s'en moqua et dit que cela ne se faisait pas pour « la considération de l'argent ; de sorte qu'il mit 3,000 l. ; et « ainsi chacun des autres[4]. » Le chancelier Séguier sous-

1. Bibl. nat., Fonds des cinq cents de Colbert, n° 197, ms. cité par Cl. Dareste, *Hist. de l'Administration en France*, t. II, p. 275.

2. Voltaire, *Siècle de Louis XIV*, chap. XXIX.

3. Louis XIV ne se préoccupait pas, on l'a dit, d'enrichir les actionnaires de la Compagnie, « mais d'intéresser leur bourse au succès d'une entreprise de politique générale. » F. Brunetière (*Revue des Deux Mondes* du 1er février 1886, p. 699-702), à propos de l'ouvrage de M. Pauliat, intitulé : *Louis XIV et la compagnie des Indes orientales*.

4. Olivier d'Ormesson. Passage cité par P. Clément dans son *Histoire de Colbert*, t. I, p. 339.

crivit 50,000 l. Le parlement de Bretagne participa pour 90,000 l. à la grande entreprise[1].

Les lettres de Colbert publiées par M. Pierre Clément contiennent plus d'un trait témoignant de l'action du Gouvernement en cette matière. C'est une invitation que Colbert adresse aux trésoriers-généraux de France à Bourges à l'effet de souscrire pour la compagnie des Indes orientales[2]. C'est une lettre dans laquelle il presse le premier président du parlement de Dijon, M. Brûlart, d'agir sur les officiers du Parlement et de les pousser à souscrire[3].

Cependant, les sollicitations du grand ministre restaient quelquefois sans effet. Il n'obtint pas de résultats sensibles des démarches faites en son nom par le négociant Fermanel près des commerçants de Rouen[4]. Vainement aussi Colbert chercha-t-il, par l'entremise du sieur de Saint-Romain, ambassadeur de France en Portugal, à intéresser les Portugais au succès de la nouvelle compagnie française, en leur montrant là le moyen de relever leur commerce ruiné presque partout par les Hollandais[5].

La compagnie des Indes, de 1664 à 1719.

La compagnie des Indes orientales fondée en 1664 avait un entrepôt à Madagascar[6]. Cette île était, en effet, le principal centre d'opérations des associés.

Elle ne négligeait pas, d'ailleurs, l'ancienne route des caravanes, celle qui mène en Perse[7], le vrai pays des

1. Archives d'Ille-et-Vilaine, B. 39, registre secret du Parlement (cité d'après M. Desmaze).

2. P. Clément, *Lettres de Colbert*, t. II, 2e partie, p. 428.

3. P. Clément, *ibid.*, p. 439.

4. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 339.

5. Bibl. nat., Fonds des cinq cents de Colbert, n° 204. (Cité par Cl. Dareste, *Histoire de l'Administration en France*, t. II, p. 276.)

6. L île de Madagascar s'est appelée aussi à l origine île de Saint-Laurent et île Dauphine.

7. C'était le conseil du Père Joseph.

épices [1]. Elle envoya des députés en Perse pour y négocier un traité favorable à notre établissement dans l'Inde. Ces députés étaient : Delalin, Beber, Mariage, Dupont et Legouz de La Boullaye.

Les cinq délégués arrivèrent à Ispahan en juillet 1665 ; mais peu soutenus par la France, dépourvus d'argent, ils ne purent tenir dignement leur rang et finirent par échouer dans leur entreprise.

Le second de ces députés ou délégués, François Legouz, sieur de La Boullaye, mourut même à Ispahan vers 1669. Une lettre est restée de lui aux archives du Ministère de la marine [2], datée de Surate le 1er avril 1666, qui donne de très curieuses indications sur les moyens à suivre pour faire progresser les compagnies de commerce. Ces indications se présentent, ainsi qu'il suit, sous forme de conseils qui offrent aujourd'hui encore de l'intérêt :

« Défendre l'apport des marchandises des Indes à tous « autres qu'à ceux de la Compagnie. »

Faire reposer les vaisseaux arrivant d'Europe à Madagascar, « soit pour s'y reposer un peu, soit pour s'accou- « tumer au climat, et cela conservera bien des hommes à « la Compagnie.

« Donner de beaux noms aux principaux facteurs, comme « Directeurs ou Députés généraux, afin, du moins, qu'ils « puissent égaler celui de Président ou de Commandeur, « titres dont se qualifient les Anglais et les Hollandais.

« Changer les religieux ou aumôniers de place, de trois « ans en trois ans, et s'ils ne font ce qu'ils doivent ou qu'ils

1. Sur la situation politique et commerciale de la Perse à ce moment, v. l' « Estat de la Perse en 1660 » par le P. Raphaël du Mans, supérieur de la mission des capucins d'Ispahan, publié, avec introduction historique, notes et appendices, par Ch. Schefer, de l'Institut, Paris. 1891, in-8°, cxv-465 p.

2. Elle a été découverte et déjà utilisée par M. H. Castonnet des Fosses. V. Mém. de la Soc. d'agriculture, sciences et arts d'Angers, tome xxiv, 1882 (Angers. 1883, in-8°, p. 353-368).

« soient incorrigibles par cabales, les ramener en France à « leurs supérieurs pour les mettre en place.

« Que les plus grands vaisseaux du Roi se fassent voir « sur toutes les côtes et n'épargnent ni poudre, ni boulets. « Cela est de grande conséquence pour abaisser l'orgueil « des Hollandais.

« Envoyer souvent des gens visiter les bureaux afin de sur- « prendre les facteurs s'ils manquent à leurs devoirs, etc. »

Il résulte de ces divers conseils qu'à peine organisée, la compagnie des Indes orientales montrait déjà les vices de son organisation. Ces conseils nous montrent aussi toute la clairvoyance de Legouz. Rien n'était plus sage, il serait oiseux de le démontrer, que de changer tous les trois ans de place les religieux ou aumôniers, que de rehausser les titres des facteurs, que de demander l'envoi de gros vaisseaux de guerre qui se fissent voir sur les mers des Indes et de la Chine pour intimider Hindous et Chinois, et surtout Portugais et Hollandais.

La Compagnie avait été fondée au capital de quinze millions, et, grâce au concours du Roi, des princes, des seigneurs et de tous les fonctionnaires qui dépendaient de la Cour, les souscriptions faites avaient été réalisées. Plusieurs petites flottes furent équipées en conséquence[1] : les unes pour Madagascar où se trouvait le Fort-Dauphin et qui allait devenir, au dire des enthousiastes de la première heure, une vraie France orientale[2]; les autres pour les

1. On avait décidé de fixer le port d'attache de la Compagnie d'abord à Bayonne, qui n'en voulut pas, puis au Havre. C'est à Lorient, finalement, port créé à cet effet et où elle s'établit en 1666, que la Compagnie installa le siège de ses armements. (V. le procès-verbal de l'établissement de la compagnie des Indes à Lorient en 1666, dans le carton conservé aux Archives nationales sous la cote K 907, n° 3.)

2. Le 7 mars 1665, la première expédition, composée de 4 navires et de 491 hommes, partit de Brest pour Madagascar, sous le commandement de M. de Beausse. La seconde, le 14 mars 1666, de la Rochelle, sous le commandement de M. de Mondevergue. Elle comptait 10 navires et 1688 personnes. La troisième, le 29 mars 1670 de Rochefort, sous le commandement de M. de La Haye. Elle com-

Indes, où de nombreux comptoirs devaient aussi, disait-on, être fondés.

Ces espérances, malheureusement, n'allaient pas se réaliser. Le choix de Madagascar pour premier entrepôt était détestable. L'île était malsaine et montagneuse, les indigènes cruels et belliqueux, la fertilité moins grande qu'on ne l'avait dit. A ces causes d'insuccès se joignait l'insuffisance du personnel des agents de la Compagnie. Le premier gouverneur de Madagascar, le marquis François-Louis de Mondevergue, baron de Barlu, nommé le 17 octobre 1665, compromis bientôt, puis raffermi en 1669, rappelé de nouveau et mourant en prison à Saumur en janvier 1672[1], fut l'un de ceux dont l'administration laissa le plus à désirer. On l'accusa, notamment, d'avoir commercé pour son compte. Son titre officiel était celui « d'amiral « et de lieutenant-général de toutes les troupes françaises « de terre et de mer au delà de la ligne équinoxiale. » Le peu de fidélité du sieur Caron, autre directeur aux Indes, « qu'on avait, avec quelque inconsidération, mis à la tête « des affaires dans ces pays éloignés[2] », manque de probité, dit d'ailleurs, un bon juge, « plutôt soupçonné que « prouvé[3] », porta également un grave préjudice aux intérêts de la Compagnie.

Enumérant en 1669 les fautes commises par la Compagnie, Colbert signalait : 1° la longueur de la traversée de la France à l'île Dauphine ; 2° le gaspillage qui se faisait des vivres ; 3° les arrivages d'hommes malades qui en résultaient.

Il se plaignait encore des augmentations de gages souvent arbitraires que les officiers arrachaient à la Compa-

prenait 9 navires et 2,100 hommes. (Pauliat, *Madagascar sous Louis XIV*, Paris, 1886.)

1. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 498-499, note 3.
2. *Dictionnaire du commerce* de l'Encycl. méth., t. I, p. 553-554.
3. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 500.

gnie, et des expéditions qu'elle ne craignait pas d'organiser, par seul appât du lucre, contre les naturels[1].

A ces fautes, il faut en ajouter d'autres dont le grand ministre était au fond responsable et qu'il ne relevait pas :

1° L'absence totale de liberté commerciale ;

2° La tarification des denrées et des salaires ;

3° L'application à la colonie de la coutume de Paris[2].

Il ne faut pas oublier, du reste, quelles étaient au XVII^e^ siècle les idées générales de l'Europe en ces matières. Colbert était de son temps ; il en partageait les illusions économiques. D'ailleurs, les règlements particuliers dus à l'initiative des directeurs de la Compagnie à Madagascar aggravaient encore les choses. Ainsi nul Français ne pouvait se marier avec une indigène non catholique. Tout blasphème, en cas de récidive, était puni de six heures de carcan ; etc. Dès 1671, la situation de la Compagnie était devenue mauvaise ; la vente des marchandises se faisait mal, au grand déplaisir de Colbert, et on était déjà en perte de 6 millions. Quant aux premiers colons, ils éprouvaient tant de misères que Colbert en était à leur écrire que, s'ils ne pouvaient se garantir de la faim que par la guerre, mieux valait mourir les armes à la main[3]. Les guerres maritimes soutenues par la France, de 1672 à la fin du règne de Louis XIV, allaient achever de ruiner la compagnie des Indes orientales. Cependant, on n'avait rien oublié en France pour soutenir et augmenter le commerce et le crédit de cette compagnie. La première flotte composée de trois vaisseaux et d'une galiote était partie de Brest le 7 mars 1665[4]. Il en avait été armé de plus considérables dans les deux années suivantes ; et le Roi, pour répondre à

1. Le butin se partageait entre le gouverneur, la Compagnie et les coureurs des bois.

2. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 498.

3. P. Clément, *ibid.*, p. 501.

4. H. Castonnet des Fosses, *Madagascar*, p. 70-71.

ces heureux débuts, déclara, par un arrêt de son Conseil du 21 septembre 1668, qu'outre les deux millions qu'il avait déjà mis dans les fonds de la Compagnie, il lui ferait encore payer semblable somme de deux millions, sur laquelle il consentait également que fussent prises toutes les pertes à survenir dans les dix premières années de l'établissement[1].

L'auteur du siècle dernier, au mémoire duquel nous venons de faire l'emprunt qui précède, donne de longs détails sur l'histoire intérieure de la compagnie des Indes orientales de 1668 à 1685, notamment sur l'assemblée du 15 décembre 1668 et sur la déclaration royale du 13 septembre 1675. Nous ne croyons pas avoir à les reproduire ici. Bornons-nous à constater qu'en 1684, la Compagnie ne pouvait plus qu'à grand'peine remplir ses engagements et continuer son commerce. Le Gouvernement songea donc à lui donner une nouvelle forme « afin, s'il était possible, de ranimer « son crédit et de la tirer de sa langueur ».

Après diverses enquêtes et deux assemblées générales de la Compagnie, on décida de dresser le bilan général des effets des associés.

Il fut vérifié par les comptes de la Compagnie[2] que ses fonds ne montaient en tout qu'à la somme de 3,353,966 l. 13 s. 4 d., « qui, avec le reste des effets de la Compa-« gnie, n'étaient pas suffisants pour soutenir son com-« merce ; le Roi donna une déclaration au mois de fé-« vrier 1685[3], par laquelle il fut ordonné :

« Que l'édit du mois de septembre 1664 serait exécuté « suivant sa forme et teneur, au profit des anciens action-« naires qui auraient fourni leur quart en sus.....

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méthod., t. I, p. 554-555.
2. *Dict. du comm.*, *Ibid.*, p. 556-557.
3. Le 17 juillet 1684, des lettres patentes avaient été déjà rendues pour régler les gratifications accordées aux directeurs de la Compagnie et pour déclarer déchus de leurs prétentions les intéressés qui n'auraient pas satisfait à leurs obligations. (Archives nationales, registre O^{1} 28 f^{o} 236 v^{o}-238 r^{o}.)

« Qu'à l'égard de ceux qui n'auraient pas payé ledit « quart, ils resteraient déchus de tout l'intérêt qu'ils y « avaient.

« Que la somme de 728,975 livres à quoi montait le « supplément qui n'avait pas été payé par les actionnaires, « serait avancée par les personnes qui seraient nommées « par Sa Majesté.....

« Qu'il serait nommé, pour avoir soin de la Compa- « gnie et de son négoce, le nombre de douze directeurs.....

« Que quelques-uns desdits directeurs décédant il en « serait nommé d'autres à la pluralité des voix, tant des di- « recteurs survivants que des actionnaires qui auraient au « moins 20,000 livres d'actions.

« Que les dits directeurs auraient seuls la direction des « affaires et commerce de la Compagnie.....

« Qu'en cas que la Compagnie voulut garder l'île de « Madagascar, elle serait tenue de la foi et hommage et re- « devances dues à Sa Majesté, et en serait au contraire dé- « chargée, si elle ne la gardait pas[1] ».....

« Les personnes qui devaient payer le supplément de « 728,975 liv. à la place des actionnaires qui n'avaient pas

1. La Compagnie renonça en janvier 1686 à la possession de l'île de Madagascar et le Roi la réunit, réunion d'ailleurs toute platonique, à la Couronne. L'histoire de Madagascar échappe dès lors au cadre de notre ouvrage et nous n'aurons plus à nous occuper d'elle, ni au XVII^e siècle, ni au XVIII^e siècle. Il nous faudra même laisser complètement de côté, sans la mentionner seulement, l'intéressante mais lamentable tentative de colonisation de Madagascar faite de 1768 à 1770, par Mandave et après lui, en 1774, par l'aventurier hongrois Beniowski. (V., sur cette tentative, Pouget de Saint-André, *La colonisation de Madagascar sous Louis XV*, d'après la correspondance inédite du comte de Mandave. Paris, 1886, in-12.) Sur Madagascar et son histoire, v. l'ouvrage de Macé-Descartes, *Histoire et géographie de Madagascar*, et l'article de M. Henri Galos, inséré dans la *Revue des Deux Mondes* du 1^er octobre 1863 : « *La France et Madagascar* ». M. Galos y rappelle que la France a toujours maintenu ses droits sur Madagascar ; et il cite les édits de juin 1686, mai 1719, juillet 1720 et juin 1725 rendus à ce propos. Il signale aussi le traité conclu le 2 septembre 1861 entre Radama II et Napoléon III, à la suite duquel une compagnie de commerce fut formée en France sous la direction de M. le baron de Richemond, sénateur. Cette compagnie foncière, industrielle et commerciale, chargée de l'exploitation des

« fournis leur quart en sus,..... furent nommées par Sa Ma-
« jesté, par un arrêt de son Conseil d'État, du 21 février
« 1685, savoir, les sieurs de Fromont, Morel de Boistiroux,
« Soulé, Mathé de Vitry-la-Ville, Pocquelin, de Lisle, Des-
« vieux, Parent, Ceberet, du Boulay, Le Brun et Tardif.

« Ces douze nouveaux actionnaires furent, par le même
« arrêt, déclarés seuls directeurs de la Compagnie, et leurs
« droits de présence réglés à 3,000 liv. chacun par an[1]. »

Au mois d'avril 1687, le nombre des directeurs fut porté à vingt par la nomination de huit nouveaux dont chacun devait payer pour être nommé 40,000 l., s'il avait déjà pour 20,000 l. d'actions, ou 60,000 l., s'il n'avait aucune action.

Les fonds de la Compagnie se trouvèrent ainsi portés à 2,100,000 l. ; les directeurs avançaient 1,200,000 l. et les actionnaires 900,000 l.

Les affaires reprirent, grâce à cette augmentation de fonds. Deux répartitions, montant ensemble à 30 0/0, purent être faites en 1687 et 1691.

Dans un mémoire officiel sur la compagnie des Indes orientales, remis au Roi en 1689, se trouvent de curieux détails sur les opérations de la Compagnie reconstituée en 1685.

La Compagnie eut d'abord, y est-il dit, comme celle de 1664, pour unique trafic le commerce des toiles peintes des Indes (le centre en était à Surate), et y trouva grand profit. Puis le Gouvernement, trouvant ce négoce « contraire aux manu-
« factures de France », l'interdit absolument. La Compagnie se rejeta alors sur les drogues, les épices et autres produits

richesses territoriales de l'île, recevait, à cette fin, un privilège exclusif du roi de Madagascar. Ses produits devaient jouir, en outre, de la libre exportation ; 10 0/0 des bénéfices étaient réservés à Radama. Cette compagnie n'a jamais, croyons-nous, été sérieusement organisée que sur le papier. Sur l'ensemble de la question de Madagascar, v. la discussion du *Projet de loi relatif à un crédit extraordinaire pour les dépenses occasionnées par les événements de Madagascar*, et notamment les discours de MM. G. Périn, de Mahy et C. Pelletan. (*Journal officiel*, 26 juillet 1885, Chambre, p. 1613 et suiv.)

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., p. 556-557.

des Indes et du Japon. Ses établissements se trouvaient sur la côte de Coromandel et au Bengale[1]. Elle avait aussi obtenu du roi de Siam le port de Merguy, précieux pour son commerce d'Inde en Inde, et où elle pouvait faire hiverner ses vaisseaux, à l'abri du canon des Hollandais. Aussi, dit ce Mémoire, en quatre ans de temps (c'est-à-dire en 1689), cette compagnie s'est mise en état « de faire un commerce « infiniment plus avantageux que celui des Anglais, et égal « au moins à celui des Hollandais[2] ».

Malheureusement, à partir de 1691, la guerre qui suivit la révolution d'Angleterre et les embarras dans lesquels la France se trouva engagée par le règlement de la succession d'Espagne vinrent porter un grave préjudice au développement de la Compagnie[3]. Anglais et Hollandais eurent beau jeu pour s'emparer de ses comptoirs.

Assiégés avec six cents hommes par 10,000 Hollandais dans la ville de Pondichéry, François Martin, l'habile gouverneur de la compagnie des Indes orientales[4], dut, malgré tous ses efforts et son courage, rendre le fort et la ville aux ennemis, le 6 septembre 1693.

La capitulation fut signée par François Martin « directeur « général de la compagnie royale de France de la côte de « Coromandel, Bengale, etc., gouverneur du fort de Pon- « dichéry », et Delaroche du Vigier, commandant des

1. Sur les relations commerciales de la France avec l'Inde à ce moment, et sur les moyens de les améliorer, v. le *Mémoire sur l'établissement du commerce dans les Indes* du fameux voyageur Bernier. (*François Bernier, documents inédits sur son séjour dans l'Inde* publiés par H. Castonnet des Fosses. Angers, 1885, in-8°, p. 11-30).

2. Arch. nat., Mémoire coté K 1368, n° 128.

3. L'un des moindres inconvénients de cet état de choses était l'impossibilité où les croisières anglaises de la Manche mettaient la Compagnie de faire arriver ses vaisseaux à Rouen, leur port habituel de retour. Ils rentraient, dans ce cas, à Nantes.

4. Sur François Martin, v. L. Lanier, *Étude historique sur les relations de la France et du royaume de Siam*, Versailles, 1883, in-8°, p. 22-23, et surtout H. Castonnet des Fosses, *l'Inde française avant Dupleix*, Paris, 1887, in-8°, p. 115-151.

soldats du Roi. Ils cédèrent la ville à « M. Laurens Pit, « conseiller extraordinaire des Indes, gouverneur et di- « recteur de la côte de Coromandel et général des troupes « campées autour de la forteresse dudit Pondichéry ».

Les soldats de la petite garnison obtinrent les honneurs de la guere et sortirent « avec leurs armes mèche allumée, « tambour battant, balle en bouche, enseigne déployée[1]. »

La paix de Ryswick (1697) vint remettre la Compagnie en possession de ses comptoirs perdus, mais elle ne pouvait lui rendre ses vaisseaux détruits. Les directeurs firent cependant des efforts extraordinaires, et leurs envois aux Indes furent plus considérables qu'ils ne l'avaient jamais été. Malheureusement, la guerre de 1700 réduisit de nouveau les actionnaires à la ruine. En 1701, le Roi leur fit un prêt de 850,000 l., à charge pour chaque directeur d'augmenter son fond (ou sa part) de 40,000 l. et pour chaque actionnaire de 50 0/0[2]. Cependant, les choses n'en allaient guère mieux pour la Compagnie. En 1702, elle ne trouvait à emprunter pour ses armements à la grosse aventure qu'au taux de 75 0/0[3]. Elle fut heureuse en 1703 d'obtenir du Roi qu'il paierait 5,000 l. par an de location pour le port de Lorient que la marine royale occupait gratuitement depuis quatorze ans. Elle avait vainement cherché, un an auparavant, à céder au Roi l'établissement et tout son matériel, pour ne conserver que le privilège de vendre à des armateurs particuliers des permis de navigation dans l'Inde[4].

Il y avait déjà longtemps, d'ailleurs, que la Compagnie

1. Archives nationales, registre coté T 1169[1]. (Mémoires de François Martin.)

2. De nombreuses contestations surgirent à cet égard et divers arrêts du Conseil intervinrent. Les différends entre actionnaires et directeurs ne furent réglés que par l'arrêt du 1er avril 1704. Encore ne tardèrent-ils pas à renaître et à motiver les deux arrêts des 6 et 12 novembre 1708. (V. pour ces arrêts, le *Dict. du comm.*, de l'Encycl. Méth., t. I, p. 557-558.)

3. Ces détails sont empruntés à un article de M. Yégou sur *Lorient*, inséré dans la *Revue maritime et coloniale*, livr. d'août 1880.

4. *Ibid.*

usait de ce privilège et tirait des particuliers auxquels elle délivrait ces permis de notables avantages. Dès 1682, pressée par des besoins d'argent, elle avait accordé à des négociants « la permission d'envoyer des fonds dans l'Inde, en « payant un fret de 10 0/0[1] ». Un véritable traité fut passé par elle, le 4 janvier 1698, avec le sieur Jourdain et ses associés « pour envoyer à la Chine [2] ». En 1707, la Compagnie conclut un autre accord avec quelques négociants de Saint-Malo auxquels elle ouvrait le commerce de l'Inde.

En décembre 1708[3], elle s'entendit encore avec le sieur Crozat et sa compagnie pour lui faire part de son monopole. Voici dans quelles conditions les directeurs de la compagnie des Indes orientales avaient traité, conditions se rapprochant singulièrement de celles qui avaient été faites en 1698 au sieur Jourdain.

Ils permettaient au sieur Crozat d'envoyer, sous le nom de ladite compagnie des Indes, deux vaisseaux aux Indes, à charge de payer à celle-ci 15 0/0 du montant de la vente des marchandises que ces vaisseaux rapporteraient, et 2 0/0 des marchandises provenant des prises que lesdits vaisseaux pourraient faire au delà de la Ligne. Liberté était laissée au sieur Crozat de charger sur ces deux vaisseaux, sans payer aucun fret, jusqu'à dix tonneaux de marchandises des Indes. La Compagnie se réservait, d'ailleurs, tant pour l'aller que pour le retour, le droit de tonneau à elle accordé par Sa Majesté, c'est-à-dire le droit de 50 livres par tonneau de marchandises que ses vaisseaux portaient dans les pays de sa concession, et de 75 livres par tonneau pour celles qu'ils en rapportaient, à destination du royaume, droit que Sa Majesté faisait payer par gratification à la Compagnie [4].

1. Mémoire de l'abbé Morellet, inséré au *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 562.
2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 558.
3. La convention fut homologuée par arrêt du 15 décembre 1708.
4. *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 558.

Le privilège de la compagnie des Indes orientales devait expirer le 1er avril 1715 ; mais comme la Compagnie était à ce moment chargée de dettes et dépourvue de moyens de les acquitter, le gouvernement lui accorda la prolongation de son privilège pendant dix ans, pour la mettre en état de payer ses créanciers par la vente qu'elle pourrait faire de son monopole. « Elle le vendit, en effet, en 1716, à une com-« pagnie de Saint-Malo, moyennant un droit de dix pour « cent sur le produit des ventes, et de cinq pour cent sur « les prises[1]. »

C'est à ces négociants de Saint-Malo que se trouvait confié le commerce de l'Inde lorsque le fameux écossais Jean Law, ayant fondé la compagnie d'Occident, eut, en 1719, le crédit d'y faire rattacher ce qui restait de l'ancienne compagnie des Indes. Les deux compagnies furent réunies sous le nom de *Compagnie des Indes*. C'est au présent article que nous résumerons ce qui concerne l'œuvrede Law.

La compagnie des Indes, de 1719 à 1826.

Nous dirons, en traitant de la compagnie d'Occident, comment, en 1719[2], elle prit le nom de compagnie des Indes et absorba bientôt en elle toutes les autres compagnies françaises[3]. On sait l'engouement général dont Law était à ce moment l'objet. Réunissant dans ses mains les privilèges des compagnies du Sénégal, des Indes orientales, d'Afrique, de Guinée, de Saint-Domingue, de la Chine et de l'Occident, il était à la tête de tout le commerce extérieur de la France.

1. V. le Mémoire de l'abbé Morellet, inséré au *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 563.

2. L'édit royal supprimant l'ancienne compagnie des Indes orientales et faisant remise de ses privilèges à la compagnie d'Occident est de mai 1719. Le même édit décide que la compagnie d'Occident prendra dorénavant le titre de *Compagnie des Indes* (sans adjectif).

3. En 1719, janvier, la compagnie du Sénégal ; en mai, celle de la Chine ; en juin, celle d'Afrique ; en 1720, 10 septembre, celle de Saint-Dominique ; et le 27 septembre, celle de Guinée.

L'édit de mai 1719, en prorogeant pour cinquante ans les privilèges de la grande compagnie des Indes, autorisait la création de nouvelles actions pour le chiffre énorme de 25 millions, actions payables 550 l. en argent comptant. Le taux des actions dépassa bientôt leur montant nominal. Leur nombre s'accrut aussi. Après la première émission, on eut la seconde : « les filles » ; puis une troisième « les petites filles » ; si bien que des arrêts durent intervenir, le 12 novembre et le 10 décembre 1719, pour déclarer qu'il ne serait plus fait de nouvelles émissions[1].

Le 27 août 1719, Law obtint pour la compagnie des Indes le bail général des Fermes. Toute rente sur l'État était en même temps supprimée. La Compagnie devait rembourser la dette publique en actions rentières à 3 0/0.

Law réunit, la même année, la Banque qu'il a créée en 1717[2] à la compagnie des Indes. Tous les pouvoirs se concentrent entre ses mains. Il est fait, une fois converti, contrôleur général. « La Compagnie n'est plus, à cette époque « une entreprise de commerce dont on puisse estimer le « capital et les profits[3] ». Ses intérêts se confondent avec ceux de la Banque de Law.

Le 22 février 1720, le Régent offre la régie de la Banque royale à la compagnie des Indes. Les actions de la Compagnie s'associent aux billets de la Banque. Fatale union où la Banque devint, suivant l'expression de Michelet, caissière de la compagnie et celle-ci caution de la Banque, où « ce fut « le plus fragile, le plus ruineux des deux établissements, « qui prétendit soutenir l'autre[4] ».

Rappellerons-nous la prodigieuse vogue de l'Écossais, qui, depuis l'ouverture, en 1717, de sa fameuse Banque, en avait vu constamment monter les billets ? Dirons-nous

1. Nous ne parlons ici que de la Compagnie et non de la Banque.
2. En vertu des lettres patentes à lui accordées en 1716.
3. Mémoire de l'abbé Morellet cité ci-dessus.
4. Michelet, *Histoire de France*, t. XV, p. 205.

de nouveau les merveilleuses fortunes réalisées en quelques heures d'agiotage et toutes les folies de la rue Quincampoix, cet abbé livrant, par erreur ou fourberie, des billets d'enterrement au lieu d'actions de la Compagnie, ce bossu porte-écritoire faisant fortune grâce à sa bosse « en pente douce » ?

Parlerons-nous de l'auteur même du Système, de son élévation inouïe, des titres, des terres qu'il accumule, des honneurs de tous genres qu'il recueille, du siège qu'il occupe, amateur de chimie, à l'Académie des sciences, de la place qu'il a, récent converti, au banc d'œuvre de Saint-Roch ? D'autres l'ont fait déjà, avec trop de talent, pour qu'il y ait lieu de revenir après eux sur le même sujet.

Contentons-nous de suivre, autant qu'il se peut faire, dans les agitations du Système, les destinées de la compagnie des Indes.

Elle a absorbé, nous le savons, la compagnie d'Occident ou du Mississipi, mais elle est à son tour absorbée par elle : *Capta victorem cepit*. Tous les efforts, toute l'attention sont pour le Mississipi. Pour coloniser ses rivages déserts, vagabonds et fainéants sont saisis à Paris par les archers et embarqués à Nantes. Mais la Compagnie se lasse bientôt de pareilles recrues. Elle engage des Suisses, des Allemands, des Nègres (mars-mai 1720), et refuse désormais les présents du lieutenant de police de Paris. Elle accorde des concessions à d'entreprenants particuliers. Certains de ceux-ci se forment en société pour mieux assurer le succès de leurs futures exploitations de la Louisiane. Une société est ainsi constituée, le 10 janvier 1720, entre le duc de La Force, M. Girardin de Vauvré, le comte de Masetti, le chevalier Fontana et le comte de Grancey. Les associés apportaient chacun une concession de 4 lieues carrées, à l'exception du duc de La Force, qui en avait une de 8 lieues carrées.[1] Des

1. V. le traité d'association aux Arch. nat., au début du registre U 811, *Procès du duc de La Force*.

Italiens s'engagèrent, de leur côté, à assurer à la Compagnie un groupe de mille Italiens destinés à coloniser la Louisiane; mais cette association ne fut pas suivie de succès.

La Compagnie déployait une activité sans pareille. Elle n'avait en mars 1719 que seize vaisseaux; « elle en eut « trente en décembre; elle en acheta douze en mars 1720. « En juin, son bilan révéla qu'elle possédait ou avait en « construction (vrai prodige !) trois cents navires. Elle « fondait à la fois ici le port de Lorient, là-bas la Nouvelle-« Orléans ! Quelle gloire pour le Système ![1] »

Mais ce mot *bilan* résonne mal. La ruine est venue, ou du moins elle approche. En mars 1720, il y a une première débâcle. En juin, on spécule encore, à l'hôtel de Soissons, et ailleurs. L'agiotage continue. Le duc de Bourbon, qui gagne assez pour orner magnifiquement Chantilly, se fait dire un jour par un garde du Trésor royal, mot qui résume bien l'opinion de la France honnête et sage sur le Système : « Monseigneur, deux actions de votre aïeul va-« lent mieux que toutes celles-là. » Enfin, un arrêt du 21 mai 1720 réduit de moitié la valeur des actions. La panique est aussitôt si grande que le Régent rapporte l'arrêt, et Law retire la démission de contrôleur général qu'il avait déjà donnée. Le 21 juin, un autre arrêt permit à tout le monde « d'avoir « tant d'argent chez soi qu'on voudra ». Cette permission vint, ajoute Barbier[2], quand personne n'avait plus d'argent.

La catastrophe inévitable, née de la hausse exagérée des actions, des réalisations brutalement exigées par tel ou tel grand seigneur égoïste, la catastrophe finale approche cependant. Le 17 juillet, il y a une émeute. Le 1[er] septembre, la fille de Law est injuriée à la foire de Bezons[3]. Le 29 octobre, on ferme l'hôtel de Soissons.

1. Michelet, *Histoire de France*, t. XV, p. 196.
2. *Journal de Barbier*, à la date de juin 1720.
3. Le 10 octobre 1720, un arrêt indique les cas où on pourra recevoir les billets dépréciés.

Law comprend que la partie est perdue. Il veut se retirer dans sa terre d'Effiat ; le Régent ne peut promettre d'y défendre sa vie. Law s'éloigne de Paris, le 14 décembre 1720, quelques louis en poche [1]. C'est tout ce qu'il emporte des millions que son génie a remués. A son passage à Maubeuge, l'intendant de la province, Sénac de Meilhan, arrête Law et demande des instructions à Paris. Le Régent répond : Laissez passer. Et le hardi aventurier, le brillant financier s'enfuit à Bruxelles, puis de là à Venise, où il mourra, quelques années plus tard, dans la pauvreté [2].

Law était un homme de génie, dont le seul tort, dit Ad. Blanqui, fut de naître cent ans trop tôt [3]. Hâtons-nous d'ajouter que tous les économistes ne sont pas aussi favorables à Law. L'un de ceux qui s'en sont le plus récemment occupés nous paraît résumer sur lui le jugement de l'histoire en disant nettement que Law ne fut pas un homme de génie, mais un homme entreprenant, audacieux, joueur, au demeurant honnête [4]. L'œuvre de Law ne tombait pas cependant tout entière avec lui. Si sa Banque s'écroulait, les idées de crédit qu'elle avait jetées dans l'opinion [5] subsistaient ; si la Compagnie des Indes perdait son directeur, elle restait en

1. Les opérations financières de Law donnèrent naissance en Europe à nombre de pamphlets ou de caricatures. Parmi ces publications de circonstance, nous nous bornons à citer le « *Tafereel de dwaasheid*, het groote Vertoohende de opkomst, « voortgang en ondergang der actie, bubbel en windnegotie in Vrankryk, Enge- « land ende Nederlanden, geplegt in den jaare 1720. » (*Grand tableau de la folie*, cause de la chute des actions et du commerce aventurieux mis en pratique, en 1720, en France, en Angleterre et dans les Pays-Bas, avec 83 planches satiriques. S. l. (Hollande), 1720. In-fo.)

2. Sur *Le Système de Law*, v. A. Thiers, *Histoire de Law*, Paris, 1858, in-12 ; E. Levasseur, *Recherches historiques sur le système de Law*, Paris, 1854, in-8, et aussi l'étude que M. A. Vuitry a insérée dans le *Désordre des Finances et les excès de la spéculation*, (Paris, 1885, in-12.) p. 220-459.

3. V. A. Blanqui, *Bibliographie raisonnée de l'Économie politique* (annexée au *Cours d'Économie politique* de J.-B. Say), à l'article des *Œuvres de Law*.

4. A. Vuitry, *op. cit.*, p. 423-425.

5. Law fit le premier comprendre à la France toute la force du crédit.

possession de la flotte [1] et des capitaux qu'il avait su lui assurer. Le Système n'en eut pas moins à se reprocher la ruine de plusieurs industriels. « A cette époque, dit Barbaroux [2], « dix mille ouvriers désespérés sortirent de la seule ville « de Lyon et se répandirent dans les bois. Le gouvernement, « auteur de leurs maux, leur fit donner la chasse comme à « des bêtes fauves. »

Voltaire, dès 1738, a su rendre justice à Law. « On entend « mieux le commerce en France depuis vingt ans, dit-il « dans ses *Observations sur le Commerce, le Luxe, etc.*[3], qu'on « ne l'a connu depuis Pharamond jusqu'à Louis XIV. C'était « auparavant un art caché, une espèce de chimie entre les « mains de trois ou quatre hommes... » Jean Law osa établir une banque et une compagnie des Indes. « C'était « l'émétique à des malades ; nous en prîmes trop et nous « eûmes des convulsions ; mais enfin, des débris de son « Système, il nous resta une compagnie des Indes avec cin- « quante millions de fonds. »

La liquidation des affaires de Law entraîna des lenteurs singulières ; et ce qui les augmenta beaucoup, ce fut la destruction, en septembre 1721, des papiers de la compagnie des Indes [4]. Dans l'espace d'une année, Law avait mis « *pour dix-neuf cents millions de billets dans la circulation* [5]. » Le règlement de ces billets fut laborieux à l'excès. La liquidation de la succession Law et de l'ancienne compagnie des Indes fut confiée à une commission extraordinaire du Conseil, qui subsista, sous le nom de ***Bureau***

1. De 300 vaisseaux, la flotte française était montée, dit Voltaire, à 1,800, grâce à Law.

2. Convention nationale. *De l'influence de la guerre maritime sur le commerce* par Charles Barbaroux, de Marseille. (Paris, Impr. nat. 1793, br. in-8°.) Nous n'avons pas trouvé trace ailleurs du singulier fait que rapporte Barbaroux.

3. 1738, br. in-8°.

4. V. Arch. nat., carton coté G⁷ 599, *Lettres communes*, septembre 1721.

5. Projet de finance de l'avocat Belisson, fin du XVIII^e siècle, Arch nat., F⁴ 1938.

pour les affaires de Jean Law, jusqu'à la fin de l'ancien régime[1].

Les affaires de la Compagnie restent d'abord confondues avec celles de Law. Ce n'est guère que vers 1725 que cette confusion cesse, et que l'on peut connaître la véritable situation de la Compagnie, débarrassée de toutes les suites du Système.

Le bilan, dressé le 21 mars 1725, accuse une diminution de plus de quatre millions de livres sur celui qui avait été arrêté le 15 mars de l'année précédente. Les bilans de 1725, 1726 et 1727 restent à peu près stationnaires, mais à partir de 1728 les résultats annuels sont sensiblement meilleurs et ils accusent, au 30 juin 1740, un capital de 162 millions de livres environ. Voici, d'ailleurs, le résultat de ces bilans, de 1724 à 1740. Nous l'empruntons à Dernis[2].

1. V. les papiers de ce Bureau aux Archives nationales sous les cotes V^7 254-259 et G^6 1-11 (Années 1719-1790). Encore ne parlons-nous pas de la commission chargée de régler les contestations relatives à la compagnie des Indes, aux concessions de terres de la Louisiane et aux dettes du Canada.

2. V. aux archives du Ministère de la marine, l'*Histoire manuscrite des compagnies de commerce* de Dernis, si souvent citée par nous. Il en existe plusieurs copies, à la Bibliothèque nationale, à la Bibliothèque d'Aix, etc.

TABLEAU DU RÉSULTAT DES BILANS DE LA COMPAGNIE DES INDES

de 1724 à 1740

DATE DES BILANS	FONDS CAPITAL	AUGMENTATIONS	DIMINUTIONS
15 mars 1724	143.000.000 l.		
21 mars 1725	139.385.940 12 s. 3 d.		3.614.059 l. 7 s. 9 d.
29 mars 1726	138.360.864 13 5		1.025.075 18 10
11 juin 1727	138.814.398 6 2	453.533 l. 12 s. 9 d.	
30 avril 1728	141.246.001 16 1	2.431.603 9 5	
30 avril 1729	142.093.835 7 11	847.833 11 10	
29 avril 1730	143.425.124 10 11	1.331.289 4 3	
29 avril 1731	142.630.610 5 8		749.514 5 3
30 juin 1731	146.380.370 5 8	3.749.760 » »	
30 juin 1732	135.886.602 8 8		10.493.767 17 »
30 juin 1733	139.606.744 4 7	3.720.141 15 11	
30 juin 1734	142.948.892 » 10	3.342.147 16 3	
30 juin 1735	145.193.221 1 3	2.244.329 » 5	
30 juin 1736	147.753.930 » 4	2.560.708 19 1	
30 juin 1737	152.042.396 15 5	4.288.466 15 1	
30 juin 1738	154.875.785 13 10	2.833.388 18 5	
30 juin 1739	159.420.571 18 10	4.544.786 5 »	
30 juin 1740	161.968.537 2 5	2.547.955 3 7	

Mais laissons là l'Europe et les bilans de la Compagnie. L'intérêt est désormais du côté des Indes[1] où les grandes luttes des Français contre les Anglais vont commencer. Il nous faut les résumer[2]. Nous aurons l'occasion de revenir ensuite sur l'organisation même et sur l'administration de la Compagnie.

Le premier gouverneur des possessions de la compagnie française des Indes qui ait, après François Martin, laissé un nom dans l'histoire est Dumas. Entré jeune au service, connaissant à fond le caractère des Hindous, il sut les protéger contre l'invasion des Mahrattes et de tous les pillards qui profitaient de la dissolution de l'empire d'Aureng-Zeb pour ravager tout l'Hindoustan. Assiégé dans la citadelle de Pondichéry par Ragoghi, le sultan des Mahrattes, Dumas gagne à la cause de la France son ennemi par ses présents et par ses prévenances (1739). Le Grand Mogol lui décerne, pour lui et ses successeurs, le titre de nabab. Quand Dumas obtint de se retirer et de rentrer dans sa patrie (1741), il avait fait de la compagnie française une puissance indienne[3].

Le successeur de Dumas fut François-Joseph Dupleix, né le 1er janvier 1697, à Landrecies. Son père[4] était fermier

1. Il ne s'agit plus du Mississipi ni de la Louisiane. Le 10 avril 1732, la compagnie des Indes en a rendu l'administration à la Couronne.

2. Nous empruntons, en partie, le fond de cette première partie de notre récit à l'*Histoire de l'Inde française* de M. Paul Gaffarel, en y ajoutant divers renseignements de source multiple. (V. P. Gaffarel, *Les colonies françaises*, 3e partie, l'Asie française, chap. 1er. Histoire de l'Inde française, p. 221-295, Paris, 1880, in-8°.)

3. Comme le dit très justement un auteur anglais contemporain, « Dumas had « laid the foundation of French power in India : it remained for Dupleix to raise « the superstructure. » (E. J. Rapson, *The struggle between England and France for supremacy in India*, London, 1887, in-8°, p. 30.)

4. M. P. Gaffarel n'avait à sa disposition, lorsqu'il écrivait son livre, que des biographies anglaises sur Dupleix, biographies dues à Robert Orme, Cartwright et Malleson. Deux importantes biographies, faites d'après les documents, ont paru depuis lors en France, ayant pour auteurs : l'une, M. Henri Bionne, l'autre (la meilleure, à notre avis), M. Tibulle Hamont. Nous les avons utilisées pour le

général et l'un des directeurs de la compagnie des Indes ; sa famille était originaire de Châtellerault[1].

Dupleix était depuis vingt ans dans l'Inde quand il fut appelé à remplacer Dumas. Il était arrivé en effet à Pondichéry, dès 1720, comme commissaire des guerres et membre du Conseil supérieur. Sa carrière avait été bien remplie dans sa course rapide. Il avait vu les inconvénients et les avantages de notre situation : les fautes incessantes des divers agents et directeurs, dues à la petitesse de leurs vues ou à leur connaissance imparfaite des choses, l'exiguité du territoire possédé par la Compagnie, la rivalité anglaise, d'une part ; les ressources du pays, le commerce avantageux à faire dans l'Inde même, les relations à créer avec les princes hindous et les peuples indigènes, d'autre part.

Nommé directeur à Chandernagor le 30 septembre 1730[2], Dupleix y arrivait avec le prestige de la grande fortune qu'il avait su gagner déjà à Pondichéry. Il organisa de suite de nouvelles relations d'affaires avec les marchands de l'intérieur, acheta des navires, et étendit son commerce d'*Inde en Inde*. Encouragés par son exemple, les divers agents de la Compagnie créaient des comptoirs, armaient des bâtiments, s'enrichissant, comme leur chef, pour le plus grand profit de la Compagnie, qui gagnait ainsi plus d'influence et d'autorité. Dupleix ne séparait pas, d'ailleurs, ses intérêts de ceux de la Compagnie et la faisait bénéficier de ses heureuses entreprises. Les directeurs de Paris, appréciant les efforts d'un homme aussi habile et qui, de 1730 à 1740, avait su créer à Chandernagor une flotte marchande de 74 bâtiments et bâtir une ville entière, l'appelèrent le 23 octo-

présent résumé, de même que certaines publications de M. Castonnet des Fosses et divers autres documents tant inédits qu'imprimés.

1. H. Castonnet des Fosses. *La Rivalité de Dupleix et de La Bourdonnais*, Paris, 1888, in-8°, p. 4.

2. T. Hamont, *Dupleix*, p. 5. Dupleix avait été déjà nommé directeur de Chandernagor en 1726, mais il avait été suspendu de ses fonctions avant d'avoir pris possession de son poste.

bre 1742[1], en dépit du Conseil supérieur de Pondichéry, à remplacer Dumas comme gouverneur général de l'Inde française.

On sait quelle était alors la situation de l'Inde sous les successeurs du Grand Mogol, qui, sans force et sans intelligence, laissaient tomber leur autorité entre les mains de leurs rajahs. Menacé par de nombreux envahisseurs, l'empire d'Aureng-Zeb allait sous ses faibles descendants tomber aux mains des Mahrattes, lorsque Dupleix, auquel ses ennemis, bien avant ses compatriotes, ont depuis longtemps rendu justice, vint changer la fortune de l'Inde.

Les employés de la compagnie anglaise n'avaient encore que des vues de comptoir quand l'audacieux Français avait déjà découvert et pratiqué cette politique mêlée de diplomatie et de force que devaient lui emprunter plus tard les Anglais. Le vaste empire que ces derniers ont acquis dans l'Inde s'est élevé, en effet, ils en conviennent eux-mêmes, précisément par les moyens que les Français ont été les premiers à découvrir et à mettre en œuvre[2].

Dupleix avait compris qu'une puissance européenne saurait seule absorber ou discipliner les diverses influences locales qui se partageaient l'Hindoustan et que cette puissance pouvait être la France. Il garda pour lui ses vastes desseins que n'auraient compris ni le Conseil des directeurs de la Compagnie, ni le gouvernement de Louis XV, et sut, en se mêlant aux affaires de la péninsule hindoue, y trouver l'occasion de maint agrandissement de territoire.

Il avait un auxiliaire puissant dans sa femme, la vaillante

1. H. Bionne, *Dupleix*, t. I, p. 29. M. T. Hamont et M. Gaffarel disent que ce fut en 1741. (V. Hamont, p. 6; et Gaffarel, *Les colonies françaises*, p. 240.) M. Castonnet des Fosses (*La Rivalité*, p. 10) dit qu'il fut nommé en janvier 1740 gouverneur général de l'Inde française; mais qu'il demeura à Chandernagor après sa nomination et ne prit possession de son poste que le 23 août 1742.

2. E. J. Rapson, *op. cit.*, p. 99.

Jeanne Albert, que les indigènes appelaient Jan Bégoum[1], la princesse Jeanne, fille d'une Portugaise et d'un Français, mais née dans l'Hindoustan et possédant tous les dialectes de la région.

Les premiers actes de Dupleix furent de recevoir en qualité de nabab (qualité précédemment conférée à Dumas) les hommages des petits chefs du voisinage de Pondichéry, affirmant ainsi les liens hiérarchiques qui l'unissaient à la cour de Delhi. Il faisait, en même temps, réparer à ses frais, en dépit des ordres contraires de la Compagnie, les fortifications de Pondichéry. Les Hindous du Karnatic s'habituaient à voir en lui un fonctionnaire du Grand Mogol, en même temps que le chef souverain d'une colonie indépendante.

Dupleix eut bientôt l'occasion d'apprécier la valeur des murailles de Pondichéry, quand la guerre qui s'ouvrit pour le règlement de la succession d'Autriche eut ramené les hostilités entre la France et l'Angleterre (1740)[2]. La compagnie française obtint, vainement, de la compagnie anglaise qu'elles garderaient, l'une et l'autre, une neutralité absolue. La marine royale anglaise, dont il n'était pas parlé dans cet engagement réciproque, allait enlever les navires français et menacer Pondichéry.

Dès septembre 1740, le marquis d'Argenson pouvait écrire : « On croit que les Anglais, qui ont grand intérêt à « écraser notre marine renaissante, vont commencer par « aller brûler le port de Lorient, où est le dépôt général « de notre compagnie des Indes. Là, nous sommes si bien « gouvernés qu'il n'y a pas la moindre défense, pas un

1. Jeanne Albert, la femme de Dupleix, épousée par lui le 17 avril 1741, était veuve de M. Vincens, de Pondichéry, fille de Jacques-Théodore Albert, de Paris, et de Rose-Elisabeth de Castro, de Madras. (Castonnet des Fosses, *La Rivalité*, p. 10.)

2. La déclaration officielle de guerre est de 1744, mais les hostilités avaient déjà commencé avant cette date.

« canon de batterie : on l'a dit, on l'a crié et nulle précau-
« tion[1]. »

Les reproches que d'Argenson fait au gouvernement, l'histoire est en droit de les adresser aussi à la Compagnie, qui les mérite encore mieux.

La négligence des directeurs de la Compagnie à Paris ne s'appliquait pas seulement à Lorient, elle s'étendait encore à l'Inde. Loin de chercher à y envoyer le moindre secours, les directeurs ne prévinrent même pas Dupleix de ce qui se passait en Europe, en sorte qu'il se vit bientôt réduit à la situation la plus dangereuse. C'est alors qu'il imagina de faire appel à ses amis les Hindous, et qu'il sut les amener à menacer la compagnie anglaise d'attaquer immédiatement Madras si elle osait assiéger Pondichéry.

Les Anglais, un instant effrayés par cette menace, ne laissaient pas de bloquer le port français, et Dupleix qui s'y était enfermé commençait à désespérer quand l'amiral Mahé de La Bourdonnais[2] vint le sauver.

La Bourdonnais était, comme Dupleix, depuis longtemps familiarisé avec les choses de l'Inde et le service de la Compagnie. Il était gouverneur des îles de France et de Bourbon quand la guerre éclata. « Comprenant d'instinct « que le gouvernement ne se déciderait jamais à défendre ses possessions lointaines[3] », il improvise une escadre et marche au secours de Dupleix. Le 8 juillet 1746, il jette l'ancre devant Pondichéry, après avoir dispersé la flotte anglaise.

Dupleix l'accueille en libérateur, mais la mésintelligence

1. D'Argenson, *Mémoires*, t. II, p. 170. (Édit. de la Société de l'Histoire de France.)

2. Bernard-François Mahé de La Bourdonnais, né à Saint-Malo, en 1699, d'une famille d'armateurs.

3. P. Gaffarel, *op. cit.*, p. 246. Nous ne pouvons que renvoyer à l'ouvrage de M. T. Hamont le lecteur qui désirerait plus de détails sur ces événements (V. T. Hamont, p. 28 et suiv.), et à l'étude de M. Castonnet des Fosses (*La Rivalité*, etc. Paris, 1888).

ne tarde pas à se glisser entre eux. La Bourdonnais, qui ne peut supporter aucune direction, ne cède qu'à grand peine aux ordres de Dupleix qui l'invite à aller attaquer Madras.

Une fois en mer, l'Amiral ne songe qu'au succès de l'entreprise et prend si fièrement position avec sa flotte sous les murs de Madras que la ville effrayée demande à se rendre, avant même que le feu ait sérieusement commencé (21 septembre 1746). Il n'y avait eu que deux jours de bombardement. La Bourdonnais, maître de la ville, consent à la restituer en échange d'une rançon de dix millions (28 septembre), acceptant, s'il en faut croire un auteur contemporain, pour tenir cette conduite criminelle, l'or ennemi. « Le fait est aujourd'hui prouvé, prétend cet écrivain. On « a démontré, pièces en mains, que La Bourdonnais s'était « vendu pour un million aux membres du Conseil de « Madras[1]. » Mais Dupleix ne ratifie pas cette convention malheureuse[2]; il ne veut, à aucun prix, rendre aux Anglais leur principale forteresse. Il fait savoir à l'Amiral ses intentions. Celui-ci refuse d'obéir et fait arrêter les commissaires que son supérieur hiérarchique lui envoie à Madras.

1. P. Gaffarel, *loc. cit.*, p. 248. M. T. Hamont n'affirme rien (v. p. 68-69); M. H. Bionne est plus décisif en faveur de La Bourdonnais (v. t. I, p. 96) qu'il dit innocent. L'un des auteurs contemporains, dit M. Castonnet des Fosses, qui ont le mieux étudié la question et qui a eu sous les yeux les documents consacrés à *India-House* et à Pondichéry, documents concernant spécialement les sommes d'argent promises par les Anglais (membres du conseil de Madras) à La Bourdonnais, conclut en ces termes : « Toutes ces présomptions sont d'une gravité extrême; « cependant nous laissons au lecteur le soin de les apprécier. L'on comprendra « combien il nous en coûte pour déclarer coupable de prévarication un général français. » (Castonnet des Fosses, *La Rivalité*, etc. Paris, in-8°, 1888, p. 54.) Un historien anglais a récemment résumé ainsi la question : « La Bourdonnais a ac- « cepté, dit-il, un million de la compagnie anglaise *on condition that he would* « *undertake to make a ranson of the place possible. Of this, too, there can* « *be no doubt; papers in the records of the East India Company are proof* « *positive.* » (E. J. Rapson, *op. cit.*, p. 47.)

2. V. le texte de la capitulation accordée par La Bourdonnais avec les observations de Dupleix, dans l'ouvrage de M. Bionne, t. II, p. 347 et suiv.

Une terrible tempête survient, comme La Bourdonnais était encore ancré devant Madras (13-14 octobre 1746)[1]. Des huit vaisseaux qu'il commandait, quatre sont perdus corps et biens, deux complètement désemparés. Douze cents hommes d'équipage disparaissent. L'Amiral reste deux jours encore devant Madras, puis gagne l'ile de France, y trouve un successeur installé, abandonne à la Martinique ce qui reste de la flotte des Indes, et est pris par les Anglais, à son retour en Europe, avec le vaisseau hollandais sur lequel il avait trouvé passage. La Cour et le public l'accueillent à Londres avec grande distinction et le comblent de prévenances. Mais l'instruction du procès est commencée en France, et La Bourdonnais obtient sa mise en liberté pour aller répondre aux accusations de trahison, de désobéissance et de péculat portées dans son pays contre lui.

Détenu trois ans, à la Bastille, avec une grande dureté, La Bourdonnais voit ce traitement trop sévère lui rallier peu à peu l'opinion. Au jour du procès[2], il est acquitté après une longue et habile défense, ses adversaires n'ayant pu prouver contre lui leurs affirmations[3]. Sa santé n'en était pas moins ruinée, sa fortune détruite. Il mourut de chagrin le 10 novembre 1753[4]. La rivalité de Dupleix et de La Bourdonnais avait sauvé la puissance anglaise aux Indes.

Dupleix, une fois La Bourdonnais parti, était venu s'installer dans Madras, tombé au pouvoir de la France. Il y apprit bientôt la prochaine arrivée d'une forte armée

1. T. Hamont, *Dupleix*, p. 66.

2. V. les *Mémoires pour le sieur de La Bourdonnais*, 1751, 4 vol. in-12.

3. L'accusation de péculat aurait été prouvée, dit M. Gaffarel, si les directeurs de la compagnie anglaise avaient voulu parler, mais c'est ce dont ils se gardèrent bien. Nous nous sommes expliqué, du reste, plus au long sur la matière à la page précédente. (V. notamment, en dehors du texte même, la note 1).

4. Il vient de paraître à Paris, en novembre 1891, à la librairie Savine, les *Mémoires historiques de B.-F. Mahé de la Bourdonnais, gouverneur des îles de France et de la Réunion*, recueillis et publiés par son petit-fils, ornés du portrait de l'auteur.

hindoue commandée par le nabab du Dekkan, allié des Anglais, qui projetait de reprendre Madras. Sans vouloir attendre l'ennemi, il donne l'ordre à Paradis, son premier lieutenant, de marcher avec les 200 Européens dont il dispose contre les envahisseurs. La rencontre eut lieu à San-Thomé: les Français traversèrent la rivière qui les séparait des masses hindoues et, montant audacieusement à l'assaut, les mirent complètement en déroute.

Cette bataille révéla aux Européens le secret de leur supériorité, et dès lors les destinées futures de l'Inde ne furent plus douteuses. « L'infériorité de l'Hindou devant « l'Européen était démontrée. Les nababs n'étaient plus les « maîtres de l'Inde ; les balles de San-Thomé avaient brisé « leur sceptre.[1] » Dupleix aurait voulu profiter du brillant succès de San-Thomé pour enlever aux Anglais leur dernière citadelle, le fort Saint-David, mais les directeurs de la Compagnie n'étaient pas hommes à s'associer par des envois d'hommes ou d'argent aux grands projets du gouverneur des Indes françaises; les ministres du Roi n'étaient pas assez clairvoyants pour mieux comprendre ces desseins. Réduit à des ressources dérisoires, Dupleix dut renoncer, après trois tentatives stériles, à s'emparer de Saint-David.

Plus avisée, l'Angleterre envoyait, en ce moment, l'amiral Boscawen avec plus de trente navires et 8,000 hommes de débarquement pour délivrer Saint-David, reprendre Madras et même assiéger Pondichéry. « Le 18 (août 1748) seule-« ment, trois vaisseaux anglais parurent dans la rade de Pon-« dichéry ; les Anglais, au nombre de 3,720, avec des mil-« liers de cipayes, sortirent le même jour de Saint-David et « vinrent camper à quelques kilomètres d'Ariancoupan[2]. » Dupleix était venu s'enfermer avec sa femme dans notre principale possession. Il n'avait aucune des ressources nécessaires pour repousser un siège. Il y supplée par son

1. T. Hamont, *Dupleix*, p. 77-88.
2. T. Hamont, *ibid.*, p. 88.

courage, s'improvise général, ingénieur, artilleur et fait partager à tous son calme et sa sérénité. Sa femme le seconde admirablement.

Après quarante-deux jours de tranchée ouverte, Boscawen est forcé de renoncer à enlever la ville, et la mousson approchant, il lève le siège (14-15 octobre 1748)[1].

L'effet de cette victoire fut énorme. Elle valut à Dupleix les félicitations des nababs et du Grand Mogol lui-même. Malheureusement, la paix malencontreuse d'Aix-la-Chapelle, où Louis XV n'agit ni en roi ni en marchand et où Dupleix ne fut pas entendu, vint rétablir pour l'Hindoustan le *statu quo ante bellum*. Madras dut être restitué aux Anglais.

Dupleix ne s'en consola pas ; mais, « sous le voile de secours « à porter à ses alliés les Hindous, il allait recommencer « la guerre contre ses éternels ennemis[2] ». Le triple plan qu'il avait conçu consistait à restreindre les possessions territoriales de la Compagnie à de simples domaines peu étendus, mais susceptibles de parer aux dépenses courantes ; à créer des troupes hindoues exercées à l'européenne ; à s'immiscer enfin dans les querelles des rajahs dans le but de les réduire à une sorte de vasselage.

De 1749 à 1754, Dupleix poursuivit avec un merveilleux éclat cette politique aussi neuve qu'habile, et réussit à imposer, admirablement secondé par le marquis de Bussy[3], officier du plus grand mérite, la domination française, directement ou indirectement, à plus du tiers de l'Hindoustan.

Il ne nous appartient pas de rappeler ici les négociations et les campagnes de Dupleix, la part décisive qu'il prit à l'avènement de Mozuffer-Yung au trône de son grand-père, Nizam-el-Molouck, le soubadhar du Dekkan[4],

1. Le 14-15 octobre, d'après M. Hamont (p. 94); le 16, d'après M. Gaffarel (*op. cit.*, p. 253); le 17, d'après M. Bionne (t. I, p. 109).
2. P. Gaffarel, *op. cit.*, p. 254.
3. Né en 1718, à Bussy-le-Long, près de Soissons, mort en 1785 à Pondichéry.
4. Au détriment de Nasir-Yung, fils du défunt, protégé de la compagnie an-

ou l'expédition si brillamment conduite par Bussy contre les Mahrattes [1]. Nous dépasserions les limites du cadre que nous nous sommes tracé.

Comment, cependant, Dupleix était-il traité en Europe, pendant ces glorieuses années ? Quelle aide trouvait-il auprès du gouvernement français ? Quel soutien, quels encouragements auprès de la Compagnie ?

Le Roi l'avait nommé commandeur de l'ordre de Saint-Louis pour avoir bien défendu Pondichéry. [2]. Et c'est à peu près tout ce qu'il avait su faire en faveur de Dupleix.

Quant à la Compagnie, elle s'était abstenue de tout envoi sérieux de secours et n'apprenait qu'avec effroi les incessants succès de son trop hardi représentant. A l'assemblée générale de la compagnie des Indes, tenue à Paris le 24 décembre 1751, M. Terray de Rosière, procureur général à la Cour des aides, s'était fait trop exactement l'interprète des sentiments des principaux actionnaires quand il avait demandé compte des grandes entreprises de Dupleix. « Quoi donc ! avait-il dit, on nous engagera à des guerres « si considérables contre le Mogol [3]; on nous fera dépenser « en armements, en flottes, en armées, et nous n'en sau- « rons rien [4] » !

Et comment Dupleix aurait-il pu, du fond de l'Hindoustan, tenir exactement le Conseil supérieur de Paris au cou-

glaise et de son chef aux Indes, Robert Clive, qui remportait à ce moment (1753) les victoires de Trichinopoli et de Seringham.

1. Sur la part de Bussy aux conquêtes de l'Inde (1751-1754), voir la brochure intéressante publiée par M. Castonnet des Fosses, sous ce titre : l'*Expédition du général de Bussy dans le Deccan au* XVIII^e *siècle* (br. in-8° de 48 p., Paris, 1887. Ext. du *Bull. de la Soc. de Géographie*, 4^e trim. 1886).

2. Marquis d'Argenson, *Mémoires*, t. V, p. 493 (édit. de la Société de l'Hist. de France).

3. N'omettons pas de faire remarquer que de 1748 à 1756, période pendant laquelle la France et l'Angleterre étaient en paix, leurs compagnies de commerce se firent une guerre acharnée aux Indes. Les hostilités n'étaient pas moins vives, en même temps, en Amérique entre les deux nations, ou du moins entre les colons de l'un et de l'autre pays.

4. D'Argenson, *Mémoires*, t. VII, p. 64-65.

rant des événements qui allaient se succédant avec une étourdissante rapidité? Plus d'une fois, d'ailleurs, il avait tenté de faire partager ses vues et ses desseins à ses commettants de France, mais sans jamais trouver en eux l'adhésion énergique qu'il aurait dû rencontrer. Et il était peu porté à dissiper le temps en stériles démarches. Les finances de la Compagnie, si elles étaient à ce moment compromises, l'étaient bien moins du reste par Dupleix, auquel on n'envoyait aucuns subsides efficaces, que par le Roi qui puisait sans compter à la caisse des directeurs.

« L'on parle d'une banqueroute pour la compagnie des « Indes, écrivait, en mars 1752[1], le marquis d'Argenson, le « contrôleur général, seul maitre de ses fonds, en dispose « au Trésor royal, force ses dépenses et cache ses recettes ; « on ne soutient que par machines le prix des actions sur la « place ; si l'on en veut vendre quelques demi-douzaines, « l'on est des mois entiers à finir le marché. » A côté de ce témoignage, il faut placer celui d'un autre contemporain, certainement moins impartial en l'espèce, l'abbé Morellet[2]; ils ne concordent guère entre eux. Morellet estime à 400 millions les secours fournis par le Roi à la Compagnie de 1717 à 1757 et cite le don fait par celui-ci en 1764 aux directeurs de 11,835 actions dont il était depuis longtemps propriétaire.

Quoi qu'il en soit, tant qu'il y eut au conseil de la Compagnie des hommes tels que Dumas, ils laissèrent Dupleix libre de ses mouvements, lui ménageant d'ailleurs étroitement subsides et secours. Mais quand Dumas mourut, la Compagnie tomba aux mains de timides spéculateurs ou d'ennemis personnels de Dupleix.

Louis XV songeait peu à l'Hindoustan. Ses ministres redoutaient toute complication extérieure qui troublerait le repos du maître. Ils ne voulaient à aucun prix de guerre

1. D'Argenson, *Mémoires*, t. VII, p. 138.
2. V. le *Dict. du comm.*, Encycl. Méth., t. I, p. 602-603.

avec l'Angleterre. L'opinion publique se tournait elle-même contre Dupleix, attaqué comme il l'était de toutes parts. La Bourdonnais, dont le procès venait de s'instruire, avait réussi à se poser auprès des Parisiens en victime pourchassée par un rival vindicatif. En juillet 1753, il était mandé à Compiègne pour aller, dit d'Argenson, réparer les « sottises de M. Dupleix » et traiter s'il y a lieu[1].

La Bourdonnais mourut, nous l'avons vu, quelques mois après. Mais Dupleix ne gagna rien à sa disparition. Godeheu, qui comptait, au sein du conseil de la Compagnie, parmi les pires envieux du grand colonisateur, ne cessait d'envenimer les rapports de Dupleix avec les directeurs de Paris. La Compagnie, dont les instructions n'étaient jamais exécutées à la lettre par Dupleix, résolut de le punir enfin de son insoumission en le rappelant en France.

Le gouvernement anglais menaçait, d'autre part, d'une rupture si l'on n'arrêtait pas les succès de Dupleix. Il soutenait que celui-ci était le seul obstacle à une entente entre les deux nations. Des négociations s'engagèrent à ce sujet, non seulement entre les compagnies anglaise et française, mais aussi entre les ministres anglais et français[2].

Loin de traiter pareilles menées comme elles le méritaient, les ministres de Louis XV eurent la bassesse d'inviter la Compagnie à rappeler Dupleix.

Celle-ci cherche vainement à arracher au fondateur du premier empire européen des Indes sa démission. Elle lui donne enfin Godeheu pour successeur[3]. Ce triste personnage, qui depuis longtemps avait préparé la perte de Dupleix, arrive à Pondichéry le 1er août 1754, sans que ses pouvoirs eussent été signalés à l'avance. Dupleix, avec la naïveté du génie, s'illusionnait sur son compte au point

1. D'Argenson, *Mémoires*, t. VIII, p. 83.
2. E. J. Rapson, *op. cit.*, p. 79-80.
3. Sur les causes de la disgrâce de Dupleix, V. H. Castonnet des Fosses, *La chute de Dupleix*, Angers, 1888, in-8°, p. 4-21.

d'avoir annoncé à l'avance la venue de Godeheu; comme celle du plus cher de ses amis[1]. La Compagnie craignait de voir Dupleix se révolter contre une décision d'une telle iniquité.

Mais aussitôt débarqué, Godeheu jette tout masque, signifie à Dupleix son rappel et lui intime l'ordre de partir le mois suivant pour la France. Celui-ci obéit avec une patriotique abnégation et, en septembre 1754, au moment de s'éloigner pour jamais, au grand regret des *vrais Français*[2], des terres qu'il a colonisées et conquises au prix de trente-trois ans d'efforts, il supplie son indigne successeur de continuer son œuvre[3]. Godeheu ne répondit à cette touchante prière qu'en signant, le 26 décembre 1754[4], avec Saunders, le gouverneur de la compagnie anglaise, le plus honteux des traités. Les deux compagnies s'interdisaient toute immixtion dans les affaires intérieures de l'Hindoustan et renonçaient à toute possession territoriale qui aurait été acquise depuis la guerre de Karnatic.

Les auteurs anglais ont stigmatisé la conduite de Godeheu sacrifiant à son craintif désir de la paix et à sa basse jalousie toute l'œuvre de Dupleix; et nous ne pouvons que flétrir encore plus sévèrement un pareil oubli de tous les devoirs qu'imposaient au nouveau gouverneur le patriotisme et l'honneur.

Dupleix arriva en France et débarqua à Lorient le 21 juin 1755. « On l'attend à la Cour ces jours-ci, écrit à ce mo-
« ment d'Argenson[5]; il a demandé une escorte de maré-
« chaussée pour garder ses pierreries. Sa femme a une

1. T. Hamont, *Dupleix*, p. 287.

2. Expression d'un témoin oculaire du départ de Dupleix de Pondichéry. (V. H. Castonnet des Fosses, *La chute de Dupleix*, p. 38, n. 1.)

3. C'est le 12 octobre 1754 que Dupleix quitta le sol indien. (V. T. Hamont, p. 302).

4. T. Hamont, *Dupleix*, p. 310. M. P. Gaffarel date du 11 octobre 1754 ce traité (P. Gaffarel, *op. cit.*, p. 262).

5. Juin 1755, *Mémoires*, t. IX, p. 28.

« parure de diamants noirs qui sont d'un prix inesti-
« mable. » Dupleix avait employé les longueurs de la traversée à préparer le compte qu'il allait avoir à rendre à Paris de son administration des fonds de la Compagnie. Il établissait, ainsi qu'il suit, ses recettes et dépenses depuis la fin de juillet 1748 jusqu'au 25 février 1754[1].

I. — RECETTES (en roupies et anas).

— Matières d'or et d'argent, etc.		?
— Contributions.		
— Traites.		
— Amendes, etc.		
Recette en marchandises des divers comptoirs :		
— de Mahé	1.422.691 r.	4.586.602 roupies.
— de Bengale	191.650	
— de Mazulipatam et Yanaon	1.215.257	
— de Karikal	481.815	
— de Moka	1.108.483	
— de Surate	26.499	
— des Manilles [2]	140.207	
TOTAL général des recettes		29.489.121 r. 6 a.

II. — DÉPENSES.

Envoi en matières dans les divers comptoirs		15.317.197 roupies.
Traites des comptoirs sur Pondichéry		1.575.645
Intérêts divers.		?
Avances à divers officiers.		
Achats de vaisseaux.		
Présents, etc.		
Envois en marchandises.		7.854.202
(En France, aux îles de France et Bourbon, au Bengale, en Chine).		
Payements à la Caisse courante de juin 1748 à janvier 1754		4.191.083
Montant de la DÉPENSE		30.543.809 r.
Montant de la RECETTE		29.489.121 6 a.
SOLDE dû par la COMPAGNIE		1.054.687 r. 10 a.

1. L'état dressé par Dupleix même est conservé aux Archives nationales sous la cote H 1588[6].

2. Les autres comptoirs de la Compagnie non dénommés ici étaient ceux de Chine, du Pégu, de Cochinchine et de Madras.

Aux 1.054.687 roupies 10 anas dus par la Compagnie, il fallait, disait Dupleix, ajouter :

1° Les *dépenses de six mois* depuis le 1er février [1754] jusqu'à la fin de juillet de la même année, que l'on estime devoir monter à.	300.000 roupies.
2° De plus la cargaison du *Duc de Bourgogne*. . .	290.000
3° Celle du *Montaran* pour la Chine.	150.000
En résumé la somme effective due par la Compagnie ne se montait qu'à.	1.164.947 roupies.

Cette dette était couverte :

— Par la cargaison du *Duc de Bourgogne* disponible en octobre 1754.	290 000 roupies.
— Par la cargaison du *Montaran* pour la Chine, disponible en août 1754.	150.000
— Par les sucres et autres effets qui étaient en magasin, provenant des retours de Cochinchine par le vaisseau *Le Fleury*, que l'on estime monter au moins à.	160.000
— Par ce qui est resté d'argent en Cochinchine. . .	50.000
— Par la valeur du vaisseau *La Favorite* et de deux (*sic*) bots neufs.	90.000
— Par ce qui est dû au magasin par divers. . , . .	160.000
— Par ce qui est dû aux Manilles	12.000
— Dû par les marchands en juillet (1754).	100.000
	1.012.000 roupies.

Si de la dette effective.	1.164.947 roupies,	
On retire ce qui est couvert.	1.012.000	
Il reste dû effectivement par la Compagnie.	152.947 roupies.	
EN RÉSUMÉ, LA SEULE DETTE EFFECTIVE était de. . . .		152.947 roupies.

« D'un seul coup d'œil, poursuivait Dupleix, la Compa-
« gnie peut connaître la manutention de toutes les affaires
« de l'Inde depuis la fin de juin 1748 jusqu'à la fin de juillet
« 1754, qui est l'époque de l'arrivée dans l'Inde de M. Gode-
« heu.

« Il résulte aussi de ce tableau qui présente la véritable
« situation du comptoir de Pondichéry, lors de cette arrivée,
« que l'on n'a cherché qu'à alarmer la Compagnie en lui
« envoyant par *la Gloire* l'état de ses dettes passives et
« actives sans autre explication que l'état même, ou ac-
« compagné peut-être de quelques remarques plus capables

« d'augmenter les inquiétudes que de les diminuer dans « les lettres de M. le Commissaire et du Conseil qui, sans « un examen de la part de ceux qui le composent, les au- « ront signées ou par complaisance ou par une ignorance « qui ne peut être que très blâmable et induire à bien des « réflexions très fâcheuses.

« D'un autre côté, M. Godeheu n'a pas cherché les « éclaircissements que j'étais en état de lui donner. S'il « avait jugé à propos de me les demander, je lui eusse fait « connaître tous les articles que j'explique ci-dessus; en « outre je lui eusse fait comprendre que les dettes passives « contractées avant et pendant la guerre avec l'Angleterre « avaient été absorbées dans le temps même que plusieurs « de ces dettes avaient été contractées avant mon arrivée « à Pondichéry et par conséquent consommées par les dif- « férentes opérations d'alors; que le remboursement de « plusieurs de ces dettes ne sera point demandé par les « propriétaires qui les regardent sur le pied de constitu- « tions; que celles qui concernent plusieurs successions « ont été déjà remboursées en France par la Compagnie « et que l'on a fait recette dans le temps des sommes que « l'on a reçues du greffe à cet effet; que quelques autres ar- « ticles étaient faux ou en double emploi; que les sommes « restant dues, avant et pendant la guerre avec l'Angle- « terre, n'allant guère au delà de 700,000 roupies, elles « étaient plus que couvertes par les dettes actives que cet « état présente à 837,476 roupies; toutes ces remarques, « jointes à l'état, eussent fait connaître le vrai des affaires « et eussent épargné une dépense aussi inutile que l'expé- « dition à vide de *la Gloire* pour porter avec toute la célé- « rité possible un état informe sans explication ni sans « examen, et dont la vue aura, sans aucun doute, occa- « sionné des inquiétudes qui ne devaient pas subsister un « moment, si une trop grande précipitation et une indiffé- « rence trop marquée de s'instruire avaient permis de faire « les réflexions convenables dans de telles circonstances.

« Il ne faut pas douter que le même esprit qui a conduit « cette opération n'ait également influé sur les dépenses « que la guerre des Maures a occasionnées avant mon dé- « part.

« Sans vouloir pénétrer ce que M. Godeheu a pu écrire « à ce sujet, je me contenterai de répéter ici ce que je lui « ai mis au clair par ma lettre du 4 octobre 1754 au sujet « de ces dépenses, et à quoi il n'a pas jugé à propos de « répondre.

« Ce que je lui présentais ne s'accordait sans doute point « avec ce qu'il avait pu écrire en Europe. Je lui disais « donc qu'à son arrivée les frais faits par la caisse de la « Compagnie ou par fourniture des magasins montaient à « environ 1,369,788 roupies, de laquelle somme déduites « plus de 600,000 roupies de munitions, artillerie, armes, « ustensiles, il n'avait été effectivement déboursé en argent « que :

	769,788 r.
« Les dites munitions, etc.	600,000
Total de ces dépenses :	1,369,788

« Que ce montant avait été plus que couvert par les re- « venus nouveaux comme suit :

« Par ceux de Karikal.	407,281 r. 8 a.
« Par *idem* de Pondichéry.	397,596
« Par les envois de Mazulipatam, au delà de « ceux faits à ce comptoir.	412,803
« Par ce que les marchands de Mazulipatam « restaient devoir, suivant la lettre de M. de « Moracin du 5 août 1754.	300,000
« Par le montant des marchandises qui pour- « raient être en magasin à Mazulipatam, esti- « mées à.	100,000
« Montant des *nouveaux revenus :*	1,617,680 r.

« Que par la rentrée de ces mêmes revenus et par l'es- « pace de temps où les dépenses avaient été faites, il ne

« s'était jamais trouvé de vide dans les caisses de la Com-
« pagnie qui ait pu arrêter les opérations de son commerce,
« d'autant mieux, comme je l'ai déjà dit, que le montant
« de ces dépenses était formé par 600,000 roupies de mu-
« nitions, artillerie, armes, ustensiles, etc., qui ne peuvent
« servir à son commerce et qui sont passés à des prix bien
« au delà de leur valeur réelle.

« Cette lumière jetée sur un objet qu'on a sans doute tâ-
« ché d'obscurcir autant que l'on a pu, a d'autant moins
« plu qu'elle détruit ce qui a pu être écrit avec la même
« précipitation et la même indifférence de s'instruire dont
« on a fait usage pour faire passer à la Compagnie l'état
« de ses dettes actives et passives.

« Tous les articles de ce tableau ont été extraits de piè-
« ces signées du Conseil, du teneur de livres et des cais-
« siers. »

Le mémoire est ainsi daté :

« Fait à bord du vaisseau *Le Duc d'Orléans*, le 20 mai
« 1755 », et se trouve revêtu de la signature autographe de Dupleix[1].

Nous ne pouvons exposer ici en détail les longues démarches par lesquelles Dupleix chercha, dès son retour en France, à se faire rendre justice et à obtenir le remboursement des avances considérables qu'il avait faites à diverses reprises, ayant le plus souvent combattu les Anglais à ses frais. On nous permettra de renvoyer le lecteur désireux de connaître le résumé de ces démarches à l'intéressant mémoire qui fut rédigé en faveur de Dupleix au commencement de 1761[2]. Cette pièce fut envoyée, le 4 février 1761, par Louis de Bourbon à M. Gilbert de Voisins et à tous

1. Nous croyons inutile d'insister sur l'importance de ce mémoire original que ne semblent avoir connu ni Malleson, ni Cartwright, ni M. T. Hamont, ni M. H. Bionne, les plus récents historiens de Dupleix.

2. V. aussi l'intéressante brochure de M. Castonnet des Fosses, *La chute de Dupleix*.

ceux qui composaient le Conseil auquel avait été attribuée par évocation[1] la connaissance du différend existant entre la compagnie des Indes et Dupleix[2].

Quatre pages de notes, en forme d'objections et de réponses, étaient jointes au mémoire.

Nous y relevons deux passages où Dupleix se défend de jouer l'indigence à Paris et justifie le luxe dont il a pu s'entourer dans l'Inde[3]:

Objection.

« M. Dupleix a fait étalage dans l'Inde d'une ambition déme-
« surée ; il s'y est fait reconnaître pour nabab, et il a affecté
« tout le faste asiatique au scandale de tous les Européens
« qui étaient dans l'Inde.

Réponse.

« Quand il serait vrai que M. Dupleix aurait porté le
« faste et la vanité au dernier période dans l'Inde, serait-ce
« une raison pour lui refuser le payement de ce qui lui est
« dû ? M. Dupleix fera voir, quand il en sera temps, que
« cette prétendue vanité ou ambition n'avait pour objet
« que le bien de la Compagnie, qui en a réellement tiré les
« plus grands profits. Mais il était nouveau qu'un débiteur
« se fit des moyens de cette espèce pour refuser le paye-
« ment à son créancier légitime. L'on ne comprend pas
« comment l'on ose aventurer de semblables propos.

Objection.

« M. Dupleix cherche à exciter la commisération en
« jouant l'indigence. Il affecte de faire de mauvaises affaires
« sur le pavé de Paris pour faire croire qu'il est réduit à
« une situation déplorable, pendant que personne n'ignore
« qu'il est très riche.

Réponse.

« Que M. Dupleix soit riche ou pauvre, qu'importe au

1. Par arrêts du Conseil du 30 avril 1757 et 10 décembre 1758.

2. Un exemplaire manuscrit du Mémoire de 1761 figure, aux Archives nationales, dans la liasse H 1588[6].

3. Nous nous sommes servi de l'exemplaire en question.

« jugement de son procès ? Ne sera-ce donc que sur la pau-
« vreté ou sur les richesses de M. Dupleix que les juges
« décideront si la Compagnie lui doit ou non ? Et depuis
« quand est-ce qu'un débiteur a osé dire à son créancier :
« Je ne prétends pas vous payer parce que vous êtes riche.
« Mais le peu de bien qui reste à M. D. saisi réellement,
« les arrêts de surséance qu'il a été obligé de solliciter
« pour n'être pas constitué prisonnier ne prouvent-ils pas
« trop, malheureusement pour lui, que sa déplorable
« situation n'est que trop réelle ? Et si la Compagnie con-
« vient qu'il fait de mauvaises affaires, ne justifie-t-elle pas,
« par cet aveu, combien est fondée la demande qu'il fait des
« dommages et intérêts contre un débiteur qui, par l'injuste
« détention de son bien, le force de son aveu à faire de
« mauvaises affaires pour subsister ? »

L'auteur du mémoire termine en rappelant combien Dupleix a hâte d'en venir à un arrangement à l'amiable avec la Compagnie, ou sinon, au prononcé de l'arrêt qui doit intervenir. Il a tout à espérer d'une décision suprême. La Compagnie, au contraire, fait l'impossible, bien qu'elle se prétende sûre de son fait, pour empêcher le jugement de son procès.

Qui ne sait la triste fin de ces longues procédures[1], à la poursuite desquelles le malheureux Dupleix usait ses dernières forces ? Pourchassé par ses créanciers, il était contraint de demander une sentence de délai pour éviter d'être traîné en prison. Et, après avoir sacrifié sa jeunesse, sa fortune et sa vie pour enrichir sa « nation[2] » en Asie, il voyait ses services traités de fable !

Dupleix mourut à Paris, rue Neuve-des-Capucines, le

1. Si on désirait se renseigner plus complètement sur la matière, voir, entre autres publications, le volumineux et intéressant « *Mémoire pour le sieur Du-* « *pleix contre la compagnie des Indes, avec les pièces justificatives* », paru à Paris en 1759. (1 vol. in-4° de 294 pages, pour le Mémoire, et, en plus, de 124 pages, pour les pièces justificatives).

2. Le mot est de Dupleix.

10 novembre 1763[1], dans un tel état de pauvreté, lui qui avait conquis un empire, que les huissiers instrumentèrent autour de son cadavre encore chaud ; et l'homme de loi, le commissaire au Châtelet requis pour procéder au récolement, constata dans son procès-verbal avoir aperçu « étendu sur « son lit à bas piliers, un corps mort, masculin, que l'on « lui dit être celui de Dupleix[2] »..... « C'est à faire crier « immortellement l'histoire et la France..![3] »

Tandis que les Anglais rendaient justice à son génie et reconnaissaient en Clive son élève, il a fallu plus d'un siècle pour que les ingrats concitoyens de Dupleix se décidassent à lui élever une statue et à avouer publiquement leur dette envers lui.

Nous nous sommes un peu attardé à raconter le triste retour de Dupleix en France. Il nous faut revenir au déplorable successeur que la Compagnie lui avait donné, Godeheu, et à la situation de l'Inde française sous son administration.

Mais il convient auparavant de dire quelques mots de celui qui élevait alors, soldat heureux autant qu'habile politique[4], en face des ruines de l'œuvre de Dupleix, les bases de l'empire anglo-indien d'aujourd'hui. Nous avons nommé Robert Clive[5], le véritable fondateur de la puissance anglaise en Asie.

Lorsqu'il était arrivé à Madras (1744), la Compagnie anglaise, uniquement occupée de ses intérêts commerciaux,

1. En *1764*, dit M. P. Gaffarel, en *1763*, disent avec raison MM. Hamont et Bionne. Ce dernier place seulement au 11 novembre la triste fin de Dupleix.

2. T. Hamont, *Dupleix*, p. 316.

3. J. Barbey d'Aurevilly, article sur l'ouvrage de T. Hamont, dans le *Constitutionnel* du 8 novembre 1881.

4. Lord Clive eut sur Dupleix cet avantage d'être personnellement apte à la fois aux négociations politiques et à la conduite d'opérations militaires, tandis que Dupleix était, comme dit Macaulay, « ill qualified to direct in person military « operations ».

5. Sur Robert Clive, v. ci-dessus, p. 108.

ne possédait que trois ou quatre villes mal fortifiées et mal armées, dont la principale, Madras, n'était pas plus capable que les autres de résister à une attaque. La Bourdonnais s'empara de Madras, nous l'avons dit plus haut, presque sans combat. Clive, trop faible pour sauver la ville, sut pourtant décider ses chefs à lutter contre Dupleix dans le Dekkan et le Karnatic. Vaincus et découragés, ils auraient peut-être abandonné l'Inde lorsque Clive les entraîna à tenter un coup de main sur Arcot (1750). La ville fut enlevée ainsi que les forts de Saint-George, de Covelong et de Chingleput.

Dupleix, aidé par Bussy, cherchait à maintenir sa prépondérance en Asie contre Clive et Lawrence lorsque, comme nous l'avons vu, on le rappela, en France. Son rappel fut un succès complet pour l'Angleterre.

Après avoir affermi ses conquêtes et chassé tout à fait les Français des rives du Gange, Clive revint en Angleterre. Il y fut accueilli, dit Macaulay, avec une sorte de délire.

Excitée par les récits merveilleux des richesses de l'Inde, la jeunesse anglaise se porta vers ce pays et se livra à des exactions scandaleuses qui rappelèrent Clive en Asie pour mettre un terme aux désordres. Clive y retourna donc et reprit la guerre contre les Hindous. Il avait à cœur de venger l'horrible massacre de Calcutta ou du Trou-Noir. L'instigateur de cette épouvantable cruauté, Surajah-Dowlah, nabab du Bengale, fut complètement défait à Plassey (1757) et de cette victoire date l'ère de la puissance des Anglais dans les Indes.

Les services de Clive furent récompensés par les titres de pair d'Irlande, de baron de Plassey et de gouverneur général des Indes. Cependant, poursuivi par toutes les haines qu'il avait soulevées, Clive, à son nouveau retour en Angleterre, fut accusé d'exactions (1773). Plus juste que le gouvernement de Louis XV qui punissait de leurs services les meilleurs représentants de la France aux Indes, la Chambre des communes acquitta lord Clive. Comme

Dupleix, lord Clive avait eu tout à créer. Macaulay le dit avec raison : « *He had to form himself, to form his officers and to form his army.* » On sait quelle réussite couronna ses efforts. Bien que son caractère offre quelques taches, son nom restera toujours haut placé dans l'histoire des conquérants.

Pendant que Clive remportait ces éclatants succès, Godeheu consommait la décadence politique de la compagnie française des Indes, et son successeur, Lally-Tollendal, allait en précipiter la décadence militaire.

Le comte de Lally-Tollendal[1], d'une illustre famille d'Irlande, né à Romans, en Dauphiné, en 1702, s'était fait déjà remarquer par d'heureuses négociations diplomatiques et surtout par des succès à la guerre, lorsqu'il reçut en 1756 mission d'aller combattre les Anglais dans l'Hindoustan.

On se rappelle les conditions dans lesquelles s'ouvrirent les hostilités entre la France et l'Angleterre. Les Anglais comme déclaration de guerre nous confisquèrent 300 navires marchands, montés par 10,000 matelots, et dont la cargaison montait à plus de trente millions. Or, depuis 1730, notre marine était presque complètement abandonnée. En janvier 1755, le gouvernement, appréhendant la guerre qui allait se déclarer, donnait ordre « à la compagnie des « Indes de délivrer à notre marine tous les canons de fer « et de bronze qu'elle a pour ses vaisseaux, car, dit d'Ar- « genson, nous manquons de tout. Ainsi l'on prépara plus « que jamais toutes choses pour pourvoir à notre défense « en Amérique[2] ». D'Argenson prenait hélas ! ses désirs pour des certitudes. Il n'est que trop constant que l'apathie de Louis XV énervait toutes les ressources du gouvernement et que les préparatifs dont parle le marquis n'existaient guère que sur le papier.

La mer appartenait aux Anglais. Ils s'emparaient du Sé-

1. V. sur ce personnage, l'ouvrage de M. T. Hamont intitulé : *Lally-Tollendal, d'après des documents inédits*. (Paris, 1887, 1 vol. in-8°.)
2. *Mémoires*, t. VIII, p. 412.

négal, ils menaçaient Lorient[1], alors que nous n'en étions encore qu'aux projets. « Nous allons entreprendre le siège « de Madras, en Asie, écrit en novembre 1756 d'Argenson, « le Roi donne gros à la compagnie des Indes pour cette « entreprise, vingt-deux vaisseaux vont partir ces jours-ci « de Lorient pour ce dessein[2] ». Ce ne furent pas vingt-deux, mais seulement trois vaisseaux qui sortirent enfin de Brest, le 2 mai 1757. Ils portaient Lally-Tollendal et sa chétive armée, comprenant moins de 3,000 hommes, indisciplinés et pillards. La petite escadre était commandée par l'inhabile et faible d'Aché.

Dès son arrivée aux Indes, le 28 avril 1758, Lally rencontra de l'opposition aux réformes les plus nécessaires. Nourrissant, d'ailleurs, mille préventions contre Bussy et les employés de la Compagnie, ne regardant qu'avec dédain les Hindous, il s'exposait à de terribles mécomptes.

La situation était fort grave.

Le Bengale nous échappait : Clive venait d'y battre nos alliés, les Mongols, et de confirmer ses triomphes par la prise de Chandernagor (14 mars 1757). Bussy luttait péniblement dans le Dekkan. La côte du Coromandel était aux mains de nos ennemis.

A force d'énergie, Lally cherche vainement à changer la fortune. Il s'empare de Cuddalore, de Saint-David même, la redoutable citadelle devant laquelle Dupleix a échoué. Il veut assiéger Madras ; mais l'amiral d'Aché lui refuse son concours, les Hindous abandonnent son camp, froissés par ses hauteurs, et Lally revient, la rage au cœur, à Pondichéry.

Faute capitale, il rappelle Bussy du Dekkan et laisse tomber, par suite, aux mains des Anglais, Mazulipatam, notre dernier fort dans la province.

1. Les Anglais avaient déjà cherché inutilement, dix ans plus tôt, en 1746, à emporter Lorient, conduits par l'amiral Lestok et le général en chef Synclair ; mais ils avaient été repoussés.

2. *Mémoires*, t. IX, p. 346.

Des dissensions regrettables s'élèvent entre Lally et Bussy. Quand le premier, après s'être emparé d'Arcate, vient enfin mettre le siège devant Madras (décembre 1758), avec une armée désorganisée et désaffectionnée, Madras, défendu par 4,000 soldats réguliers et protégé au dehors par des troupes hindoues, résiste victorieusement. L'amiral Pococke n'a qu'à paraître avec une flotte de secours (février 1759), pour déterminer Lally à lever le siège.

Les animosités excitées par Lally étaient telles que la ville de Pondichéry en apprenant son échec manifesta une joie indécente. Ses soldats l'abandonnaient, ses officiers ne le secondaient pas. L'issue de la lutte n'était plus douteuse. Les Anglais marchent à leur tour sur Pondichéry, s'emparent, au combat victorieux de Vandavachi, du meilleur lieutenant de Lally, Bussy, et investissent la ville.

Lally cherche alors, mais en vain, à revenir à la politique de Dupleix et de Bussy, à faire appel aux alliés indigènes. Hyder-Ali, rajah du Maïssour, fait quelques essais pour le secourir, puis s'éloigne. Lally s'apprête à soutenir le siège jusqu'aux dernières ressources. Il expulse les bouches inutiles, arme tous les hommes valides, et fait savoir son état de détresse à l'amiral d'Aché, alors à l'île de France. Mais celui-ci ne quitte pas son île ; et le 14 janvier 1761, les 1,100 défenseurs qui restent à Pondichéry et qui n'ont plus que pour 24 heures de vivres, se rendent à discrétion. Le 16 janvier, le général anglais Coote entre dans la ville qu'il entoure depuis neuf mois avec une armée de 22,000 hommes et une escadre de 14 vaisseaux.

Conduit en Angleterre et relâché sur parole pour venir répondre aux calomnies de ses ennemis, Lally se constitue prisonnier à la Bastille le 5 novembre 1762, et y reste trois ans sans être interrogé.

Commencée au Châtelet le 6 juillet 1763 et poursuivie au parlement de Paris, la procédure est conduite avec une flagrante injustice.

Lally-Tollendal, après un procès inique où il n'a pu obtenir de défenseur et où il a vu son ancien lieutenant Bussy se joindre à la troupe des accusateurs, est condamné à mort par la grand chambre du parlement de Paris[1]. « M. de Lally, « écrit Mme du Deffand à Walpole, fut hier (mardi, 6 mai « 1766) jugé à 3 heures 1/2. Voilà sa sentence : ils étaient « trente-cinq juges ; toutes les voix ont été à la mort, et « deux à la roue. La Cour... déclare Thomas-Arthur Lally « dûment atteint et convaincu d'avoir trahi les intérêts du « Roi, son État et la compagnie des Indes, d'abus d'auto- « rité et de plusieurs exactions et vexations envers les su- « jets du Roi, étrangers et habitants de Pondichéry. C'est « pourquoi il aura la tête tranchée sur l'échafaud, en place « de Grève. Ses biens seront confisqués et on prélèvera « dessus 10,000 l. pour les pauvres de la Conciergerie et « 300,000 l. pour ceux de Pondichéry[2] ».

Lally fut exécuté le vendredi 9 mai à cinq heures du soir, après avoir fait plusieurs tentatives pour se tuer. Le bourreau l'avait conduit en tombereau et le bâillon sur la bouche. Malgré le bâillon, lorsqu'il entendit, à genoux sur l'échafaud, ces mots de son arrêt : « Convaincu d'avoir trahi les intérêts « du Roi », il se souleva et s'écria d'une voix vibrante: « Cela n'est pas vrai ! je n'ai jamais trahi les intérêts du « Roi ! » Le public craignait que Lally n'obtînt sa grâce, ou qu'on ne commuât sa peine. « Il voulait son supplice, et on a « été content, dit Mme du Deffand, de tout ce qui l'a rendu « plus ignominieux, du tombereau, des menottes, du « bâillon[3]. »

Ainsi mourut après avoir langui près de quatre ans en prison, d'une mort odieuse et imméritée, le malheureux

1. On sait que le procès du malheureux Lally fut revisé quelques années plus tard (v. l'arrêt du Conseil du 21 mai 1778) et que, si l'arrêt ne put être cassé, la réhabilitation fut, du moins, acquise.

2. *Correspondance complète de Mme du Deffand* (édition de Lescure). Lettre à Horace Walpole, du 7 mai 1766.

3. *Ibid.*, Lettre du 11 mai 1766.

Lally. S'il avait commis des fautes, s'il avait exagéré ses pouvoirs, il n'avait jamais trahi personne. « Il était, au con-« traire, dit Walpole, si sensible à l'honneur qu'il n'avait « pas voulu se sauver. » Le noble lord ne pouvait d'ailleurs contenir son indignation devant la fin si terrible de Lally et les cruautés du Parlement à son égard. Et Mme du Deffand lui répondait : « Vous êtes étonnant avec votre Lally. « Si vous saviez toutes les horreurs dont il était coupable, « combien il a fait périr de malheureux ! Joignez à cela que « le public était persuadé que son argent le tirerait d'af-« faire, vous conviendrez qu'il fallait un exemple : qu'im-« porte qu'il fût officier général ? Il en méritait davantage « un plus grand châtiment. Je suis persuadée que Pondi-« chéry n'a été pris que par ses trahisons [1]. »

Quelle dureté, dans cette réponse, et tout ensemble quelle légèreté ! Mais comme elle montre bien à quel point l'opinion publique, en haut comme en bas de la société, était surexcitée contre l'infortuné général !

« Le fait est que son grand tort fut de ne pas comprendre « la situation de l'Inde et d'obéir aux ordres du gouverne-« ment. Ce dernier point est l'essentiel. Le véritable com-« plice de la ruine de la colonie fut le commis qui rédigea « les instructions de Lally, et le véritable auteur de la tra-« hison fut la politique qui commanda ces instructions [2]. » Politique d'étroitesse et d'ignorance !

Nous n'avons pas à suivre le sort des établissements français des Indes pendant la fin du XVIIIe siècle. Le traité honteux de Paris (1763) consacra les victoires de la compagnie anglaise.

On a beaucoup discuté, dans notre pays, sur les causes de la défaite de la France, après ce long combat des deux compagnies.

1. Mme du Deffand, *Corresp.*, lettre du 25 mai 1766.

2. M. Albert Sorel, compte rendu du livre de M. T. Hamont (*Le Temps* du 5 décembre 1888).

Certains ont attribué notre insuccès final au trop d'extension de nos opérations militaires ; d'autres à l'ardeur des Anglais pour la liberté ; la plupart, assurément, à la mauvaise administration de nos affaires coloniales. « C'est trancher un peu vite », comme le dit un écrivain contemporain [1]. Et les Anglais ont, remarque-t-il avec raison, comme nous et tout autant que nous, à accuser l'impéritie et la maladresse de leur politique et de leur administration dans l'Inde.

En Angleterre même, les uns pensent que l'échec de la France fut dû à son infériorité navale, « non pas que dans les « rencontres à nombre égal cette infériorité fût marquée, « mais à la longue, elle n'aurait pas laissé de se faire sen- « tir ; » les autres l'attribuent à l'incapacité du commandement, à l'impossibilité pour Dupleix d'exécuter lui-même ses plans, comme pouvaient le faire Lawrence et Clive. Jusqu'au dernier moment, les Français eussent peut-être pu gagner encore ce magnifique enjeu du Karnatic. Le colonel Malleson en convient franchement et déclare, avec le professeur Wilson, que sans la nouvelle opportune de la paix de 1783, « le sud de l'Inde eût été probablement « perdu pour l'Angleterre [2]. » En somme, et pour résumer la matière, un auteur anglais conclut ainsi : « Sur le ter- « rain de la bravoure personnelle, les Français se sont « montrés, dit-il, à tout le moins nos égaux ; sur celui du « tact et de la prévision de l'avenir, ils l'ont incontesta- « blement emporté sur nous.[3] » C'est en Europe, ajoutons-le, que nous avons perdu l'Inde.

1. V. la *Revue historique*, livraison de novembre-décembre 1891, pages 387-393, article bibliographique signé H. Pigeonneau.

2. V. p. 183 de l'ouvrage intitulé : *Dupleix*, by colonel G.-B. Malleson. (Oxford, 1890, 1 vol. in-12, 196 p.) ; citation faite par M H. P (v. la note ci-dessus), qui conclut ainsi : « l'historien qui reprendrait, avec une impartiale hau- « teur d'ensemble, l'histoire de Dupleix, nous rendrait un immense service. »

3. « With the adequate materials, which we now possess for forming an opi- « nion on the subject, no one can doubt any longer that, in point of personal

Quant aux tardifs succès de nos armes en Asie, sous le bailli de Suffren (1781-1783)[1], ils n'intéressent pas l'histoire de la compagnie des Indes, puisqu'elle n'existait plus à cette date.

Le 13 août 1769, en effet, un arrêt du Conseil[2] suspendait l'exercice du privilège exclusif de la compagnie des Indes.

C'était un vaste champ ouvert à tous les négociants aux îles de France et de Bourbon et aux Indes. Le Roi prenait à sa charge l'entretien des comptoirs et établissements de la Compagnie et le service des actions et billets. Liberté et protection étaient assurées à tous armateurs pour leur navigation comme pour leurs ventes et achats[3].

Bien que Necker, le marquis de Sancé, le marquis de Castries eussent, d'après Grimm et Diderot, remis à cette date la Compagnie sur un bon pied[4], elle n'en était pas moins, en réalité, dans une situation financière fort précaire et à la veille d'une faillite[5]. M. Boutin, intendant des finances, et M. Panchaud, banquier anglais établi à Paris, n'hésitèrent pas, dans ces circonstances, à proposer la dissolution de la Compagnie. Morellet appuya le projet, par un mémoire que l'administration lui commanda[6]. Necker y répondit, mais vainement. Outre les brochures de Necker et de Morellet, le comte de Lauraguais et plusieurs autres

« bravery, the French were at least our equals ; in tact and foresight, certainly « our superiors. » E. J. Rapson, *op. cit.*, Introd., p. 11.

1. Bussy, vieux et goutteux, fut de nouveau envoyé dans l'Inde à ce moment. Il y mourut subitement le 8 janvier 1785, à Gondelour. (V. la *Gazette de France*, du 21 juin 1785.)

2. V. l'arrêt, aux Archives nationales, registre E 2450, nº 181.

3. Moyennant certaines conditions faciles à remplir.

4. *Correspondance littéraire*, t. VI, p. 237, 15 avril 1769.

5. De plus, s'il faut en croire l'auteur de la *Balance du commerce*, les principes de liberté qu'avait invoqués la Compagnie en 1764, prétendant ainsi revivifier ses opérations, tournèrent contre son existence en 1769. (Arnaud, *De la Balance du commerce*, Paris, 2e édition, an III, t. I, p. 279.)

6. L'abbé Galiani ne pardonna pas à Morellet sa brochure. Il le crible de traits à ce propos dans nombre de ses lettres. V. *Lettres de l'abbé Galiani* (éd. Percy et Maugras) à la date des 14 août 1769, 6 juillet 1771 et 15 juin 1776.

écrivains firent paraître des pièces de circonstance. Une parodie piquante fut faite par un plaisant de la dernière scène de *Mithridate*. « On voit, dit-il, au milieu du théâtre « la compagnie des Indes nue en chemise ; elle est sus- « pendue par des cordes sous les aisselles, elle tient en « main son privilège. Le corps des actionnaires est repré- « senté par deux d'entre eux qui s'essuyent les yeux de « leurs mouchoirs[1] ».

L'abbé Morellet ne demandait que la suppression de la compagnie des Indes. « On l'a payé outre mesure, écrivait « plus tard le spirituel abbé Galiani, puisque on a sabré « toutes les compagnies anciennes et modernes, et il n'est « resté que la compagnie de l'Arquebuse, qui est fort « ancienne, qu'on n'a pas réformée[2]. »

Comme nous venons de le voir, un arrêt fut rendu, le 13 août 1769, qui suspendait l'exercice du privilège exclusif de la compagnie des Indes. Le 6 septembre 1769, un autre arrêt parut portant règlement pour le commerce de l'Inde. Huit mois après, l'association se dissolvait. « La compagnie « des Indes s'est dissoute avant-hier, écrit le 8 avril 1770 « Condorcet à Turgot, le Roi s'est chargé des dettes et a « pris tous les effets. Il donnera par an 120 l. de dividende « pour chaque action, soit une rente totale de 1,200,000 « livres[3] ». Le 22 avril suivant (1770), des lettres patentes accordèrent au Roi la propriété de tous les biens et effets de la Compagnie. La liquidation du fonds social se fit sur l'estimation totale de 30 millions de livres. Le port et les établissements de Lorient y figuraient pour la somme de 12,755,117 livres[4].

1. Bachaumont, *Mémoires secrets*, à la date du 16 octobre 1769.

2. Lettre de Galiani à Mme Necker, Naples, 6 juillet 1771. (V. l'éd. Perey et Maugras, t. I, p. 414-415.) L'abbé Galiani fait ici allusion au renvoi du Parlement qui venait d'avoir lieu.

3. *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot* (éd. Henry, p. 8).

4. L'ancien hôtel des directeurs de la Compagnie à Lorient est aujourd'hui l'hôtel de la Préfecture maritime, et des casernes occupent les vastes bâtiments de la cour des ventes de la Compagnie.

En 1771, les pensions de la Compagnie s'élevaient, en totalité, à 390,000 livres par an. Le Roi se chargea du service de toutes celles qui étaient acquises aux employés de la Compagnie au 1er juillet 1775 ; la totalité de ces pensions tant anciennes que nouvelles servies par le Trésor royal montait à 381,446 livres, divisées en 600 parts environ [1]. Quant au personnel naval de la Compagnie, quant à ses officiers de mer et capitaines, le gouvernement pourvut au sort d'une bonne partie, qui entra dans les cadres de la marine [2].

Le commerce des Indes orientales n'avait donné jusque-là qu'un résultat moyen de 8,276,337 francs par an (de 1725 à 1769). Une fois qu'il fut devenu libre [3], il prit un accroissement considérable « et la valeur moyenne des importa-« tions, déduite de sept années consécutives, fut de « 20,294,000 francs [4]. » De tels résultats étaient bien faits pour encourager le gouvernement à maintenir libre le commerce de l'Inde.

Cependant l'imprudent Calonne rétablit étourdiment la compagnie des Indes par un arrêt du Conseil rendu le 14 avril 1785 [5]. Le mot *rétablit* ne vise que les anciens privilèges, il ne s'applique pas à la Compagnie même qui était nouvelle. Un second arrêt du 15 mai de la même année nomma

1. Il existe aux Archives nationales une liasse de papiers relatifs à la liquidation de ces pensions. (V. série F4, comptabilité générale, documents antérieurs à 1789, dossier de la compagnie des Indes.)

2. V. dans la *Revue maritime et coloniale* de juin et juillet 1889, l'étude de M. Alf. Doneaud du Plan sur *La Compagnie des Indes*, de 1719 à 1770. Elle contient d'intéressants détails sur le sort fait, après 1769, au personnel de la Compagnie.

3. Il n'y avait qu'une restriction à cette liberté, l'obligation pour tous les vaisseaux des Indes de faire leur retour à Lorient.

4. Chaptal, de l'*Industrie française*, t. I, p. 129. Nous croyons superflu de rappeler la haute compétence de l'auteur, ancien ministre de l'Intérieur et ayant pu avoir, à ce titre, entre les mains tous les papiers des services du commerce.

5. La liquidation de l'ancienne compagnie des Indes n'était pas terminée à cette date et elle se prolongea encore plusieurs années (au moins jusqu'en 1793). V. l'Almanach national pour 1793, p. 444.

les administrateurs de la *Nouvelle compagnie des Indes*. Le 20 mai, un autre arrêt fit cession à la Compagnie de la propriété du vaisseau *le Dauphin,* qui était alors en Chine. Enfin, le 19 juin, un arrêt organique, portant homologation des statuts et règlements de la compagnie des Indes, divisa les services administratifs de la Compagnie en 9 départements :

1° *Secrétariat et correspondance générale.*

2° *Caisse*. Recettes et dépenses, dividendes.

3° *Achats en Europe*. Affrétements, assurances.

4° *Comptabilité*. Tenue des livres et bilan général.

5° *Contentieux*. Maintien des privilèges de la Compagnie, etc.

6° *Agence*. Démarches auprès de l'Administration. Balance générale du commerce.

7° *Archives*. Dépôt des papiers et archives.

8° *Ventes*. Réception des marchandises à Lorient. Ventes publiques.

Et 9° *Armements et désarmements*.

Un commissaire du Roi était établi auprès de la Compagnie, assisté d'un premier commis. Douze administrateurs étaient mis à la tête des affaires. Les 9 départements étaient divisés entre eux.

A peine organisée, la Compagnie obtint du gouvernement le retrait de la liberté qui avait été précédemment accordée aux marchands d'introduire en France les toiles et mousselines des Indes ; et l'insupportable prohibition, qui avait pesé durant toute la première partie du siècle, fut rétablie par arrêt du 10 juillet 1785.

Le 21 septembre de l'année suivante, un autre arrêt portait à 40 millions[1] les fonds de la compagnie des Indes et prolongeait à 15 années la durée de son privilège fixée à 7 années par l'arrêt du Conseil du 14 avril 1785.

La nouvelle compagnie commence, à cette date, à fonc-

1. Ce capital se décomposait en 40,000 portions d'intérêts de 1,000 liv. chacune.

tionner sérieusement. Un état officiel[1] constate, en effet que depuis son établissement jusqu'au 26 avril 1786 la dépense générale de la compagnie des Indes pour ses expéditions « s'élève à 18,603,591 livres; sur laquelle somme la Compa- « gnie a destiné celle de 150,000 piastres pour le chargement « d'un douzième vaisseau que ses agents à Pondichéry « ont ordre d'y affréter et expédier pour Moka, et qui, dans « l'intervalle de sa traite audit lieu, se rendra à Suez, avec « une cargaison de l'Inde pour le Caire, reviendra ensuite « à Moka et de là à Pondichéry.

« La Compagnie a fait, en outre, une vente à Lorient, en « mai dernier, d'environ cinq millions en marchandises des « Indes, provenant des ventes étrangères; et elle se pro- « pose d'en faire une seconde en octobre prochain. »

Les 11 vaisseaux mis hors ou armés s'appelaient :

Le Dauphin, bâtiment de.	700	tonneaux.
Le Calonne.	350	id.
Le Boullongne.	240	id.
La Reine..	925	id.
Le Maréchal de Ségur	517	id.
Le Baron de Breteuil.	529	id.
Le Miromesnil.	529	id.
Le Marquis de Castries.	492	id.
Le Comte d'Artois.	567	id.
Le Comte de Vergennes.	319	id.
Le Comte de Provence[2].	822	id.

De ces 11 vaisseaux, 3 étaient à destination de la Chine; 4 de Pondichéry et Moka; 3 de Chandernagor; et 1 de la côte de Malabar.

De 1786 à 1787[3], les expéditions de la Compagnie furent de. . . . . 19,560,982 l.

1. V. aux Archives nationales, le registre coté F[12]* 65943. Tableau des expéditions de la Compagnie.
2. Ces noms serviraient de date, au besoin.
3. V. le registre cité plus haut. (Arch. nat., F[12]* 65943.)

De 1787 à 1788, de. . . . . 10,667,750 l.
De 1788 à 1789, de. . . . . 14,823,409 l.

Les archives de la Compagnie subsistent encore, à peu près intactes[1], et donnent une haute idée de l'importance des opérations entreprises par la Compagnie, de 1785 à 1790, et du soin avec lequel elles étaient faites. Les chiffres que nous venons de citer suffiraient d'ailleurs à prouver l'activité déployée par les directeurs de la nouvelle compagnie.

Une correspondance fréquente s'échangeait des bureaux de Paris et de Lorient avec les sept comptoirs des îles de France et de Bourbon, de Moka, de Malabar, de Coromandel, de Bengale et de Chine. Nous ne pouvons malheureusement entreprendre de résumer, si brièvement que ce soit, l'histoire de ces divers comptoirs.

Tout en prospérant elle-même dans ses affaires, la Compagnie portait par l'exercice de son privilège exclusif un grave préjudice au commerce général de la France avec l'Asie, en paralysant tout effort particulier, toute transaction libre. Aussi des plaintes s'élevaient-elles contre ce monopole. Dès le 19 avril 1786, alors que la Compagnie commençait à peine à fonctionner, les Marseillais s'en plaignaient déjà :

« M. le Semainier, est-il dit au procès-verbal de la séance « tenue par la chambre de commerce de Marseille ce jour-là[2], « a exposé que les inconvénients qui résultent, pour le com- « merce, du privilège qui a été accordé à la compagnie des « Indes se faisant tous les jours plus ressentir, il paraîtrait « convenable que la chambre fît de nouvelles démarches « auprès du gouvernement, pour lui faire connaître com- « bien il serait avantageux à l'État, que le commerce des « Indes fût de nouveau rendu libre pour tous les sujets du

1. Elles occupent, aux Archives nationales, les cotes F[12]* 65429-65957.

2. O. Teissier, *Inv. des arch. hist. de la chambre de commerce de Marseille*, p. 304.

« Roi, et qu'il estimait que la chambre devrait s'occuper de « la rédaction d'un mémoire qui serait adressé à M. le « maréchal de Castries, ministre et secrétaire d'État. »

Le mémoire fut envoyé, en effet, et s'il ne motiva pas la suppression du privilège, il contribua peut-être à mettre davantage en garde le gouvernement contre les inconvénients du monopole. Car nous voyons, le 28 janvier 1787, le même ministre, le maréchal de Castries, démentir auprès des Marseillais et les engager à démentir « le bruit qui « s'est répandu et d'après lequel le commerce des îles de « France et de Bourbon serait incessamment cédé à la « compagnie des Indes »[1].

La Compagnie entretenait déjà des relations d'affaires avec l'île de France et l'île Bourbon, mais les particuliers y pouvaient commercer aussi ; les navires devaient seulement faire leur retour à Lorient[2]. L'on voit qu'ils eurent un moment la crainte qu'on n'étendît à ces îles le monopole exclusif de la Compagnie.

La situation de la Compagnie commençait, du reste, à devenir moins bonne. Son privilège était battu en brèche. Un arrêt du 29 décembre 1787 chargeait divers commissaires de prendre connaissance de la situation actuelle de la compagnie des Indes pour en rendre compte au Roi.

Les cahiers des états-généraux de 1789 renferment de nombreux vœux tendant à l'abolition des monopoles et privilèges. La suppression de la compagnie des Indes n'est nommément demandée que par la ville de Marseille, la paroisse de Ballainvilliers, la communauté de Saint-Cloud, la noblesse de Paris, le clergé de Péronne, le tiers-état de Ploërmel, la sénéchaussée de Rennes, la noblesse de Rouen, le tiers-état de Rouen, de Senlis, de Tours, de

1. O. Teissier, *op. cit.*, p. 70.

2. Depuis 1720, tous les navires français venant d'au delà du cap de Bonne-Espérance devaient faire leur retour à Lorient. Ce n'est qu'en 1790-1791 que le port de Toulon fut admis à profiter aussi de ces retours. (V. aux Arch. nat., le carton F⁷ 7869, nº 4.)

Troyes, de Vannes et de Martigues[1]. Mais il n'est pas douteux que bien des villes et des paroisses n'aient compris tacitement le privilège de la compagnie des Indes parmi tous ceux dont ils demandaient, en bloc, la destruction.

Le décret du 3 avril 1790 répondit à ces vœux multipliés en supprimant la compagnie des Indes, après une discussion assez longue et en dépit des réclamations élevées par les administrateurs de la Compagnie.

A peine supprimée, elle se reconstitua, il est vrai, comme compagnie particulière ; mais les conditions économiques étaient tout autres. Le décret de 1790 eut, en effet, pour résultats principaux de rendre libre le commerce des Indes et d'anéantir les privilèges de la Compagnie.

La Compagnie n'y perdit pas, d'ailleurs, autant qu'on l'eût pu croire. A l'assemblée générale des actionnaires tenue le 19 décembre 1791, le président de la Compagnie, en rendant compte de la situation de la « société réduite à « l'état d'une simple maison de commerce[2] », constata le succès des opérations entreprises depuis la suppression du privilège. On a trouvé, disait-il, près des particuliers tout le fret qu'on a voulu, notamment pour le vaisseau *le Citoyen*[3], parti de Pondichéry le 9 août 1791 et arrivé à Lorient le 10 décembre suivant.

Au 25 avril 1792, la situation n'était pas moins prospère, au moins d'après les écritures[4]. Le passif était bien de 4,084,750 l. 16 s. 8 d., mais l'actif le dépassait de 10,208,877 l. 14 s. 2 d.

1. V. Mavidal et Laurent, *Archives Parlementaires*, t. III, IV, V, VI et VII, à la table. (Cahiers des États-Généraux.)

2. Procès-verbaux des Assemblées générales. (Arch. nat., registre coté F 12* 65943.)

3. Nous avons donné plus haut les noms des vaisseaux de la Compagnie en 1786, le *Dauphin*, le *Calonne*, la *Reine*, le *Miromesnil*, etc. Les noms, comme les temps, avaient bien changé, on le voit, en 1791.

4. V. le procès-verbal de l'assemblée générale tenue à cette date. (Arch. nat., registre F 12* 65943.)

Dans cet actif, le solde des fonds existant dans l'Inde, en Chine et aux îles de France et de Bourbon atteignait près de deux millions et demi ; les marchandises de l'Inde se trouvant en nature à Lorient étaient évaluées à cinq millions et demi ; la seule cargaison du vaisseau *la Royale Elisabeth* était comptée pour 2,116,177 l. 5 s. 1 d.

A l'assemblée du 10 avril 1793, l'actif est évalué à . . . . . 48,622,944 l. 17 s. 10 d.

Le passif à . . . . . 40,817,002 l. 11 s. 11 d.

Par suite, l'excédent atteignait 7,805,942 l. 5 s. 11 d.[1]

Mais les événements politiques se précipitent et s'aggravent. Les scellés sont apposés sur les magasins de la Compagnie. Une motion est faite contre elle à la Convention, pour sommes prêtées à Louis XVI. Le 30 ventôse an II, les syndics et directeurs de la nouvelle compagnie des Indes sont en prison[2]. La loi du 17 germinal an II ordonne, sous un délai de dix jours, le transfert au *Bureau de comptabilité*[3] des papiers de la compagnie des Indes et des fermes générales.

Nous ne pouvons nous arrêter sur les diverses phases de l'existence de la Compagnie pendant la Révolution, sur la nouvelle forme donnée à la Compagnie en l'an II, sur le mode de liquidation de ses obligations passives, sur l'affaire curieuse de la falsification par Fabre d'Églantine du décret relatif à la dette de la Compagnie, etc.

La loi du 24 messidor an III leva tous séquestres, saisies et oppositions établis sur les effets de la Compagnie. Les temps devenaient meilleurs. Des secours furent accordés par le gouvernement aux employés de la Compagnie réformés (an III), et les associés réunis signèrent une pétition pour être réintégrés dans leurs droits.

1. V. aux Arch. nat., le registre F^{12*} 65943.
2. V. aux Arch. nat., le registre F^{12*} 65659.
3. Le *Bureau de comptabilité* servit d'intermédiaire, on le sait, entre l'ancienne Chambre des comptes et son héritière directe, la Cour des comptes d'aujourd'hui.

Depuis cette époque, jusqu'à l'année 1825, l'histoire de la compagnie des Indes se résume dans les plaintes, les réclamations, les suppliques qu'elle ne cesse d'adresser au Gouvernement et dont nous ne fatiguerons pas le lecteur.

La liquidation de la Compagnie fut enfin opérée, le 9 août 1826, dans la dernière assemblée qui ait été tenue par les intéressés en la Compagnie ou porteurs d'actions. Une dernière répartition de 21 fr. par action fut en même temps allouée. Ainsi finit la compagnie des Indes.

Nous avons résumé l'histoire de la Compagnie. Il nous reste à donner quelques détails additionnels sur son organisation.

Administration et organisation de la Compagnie.

Nous venons de résumer l'histoire de la compagnie des Indes depuis ses premières origines jusqu'au présent siècle ; et dans ce rapide travail, nous avons essayé d'indiquer dans quelles conditions fut créée et fonctionna cette société mémorable. Il nous reste, sans revenir sur les renseignements plus haut donnés, à fournir quelques détails complémentaires sur l'administration même et les divers comptoirs de la Compagnie.

On a vu que le haut personnel de la Compagnie avait subi de nombreuses variations.

En 1664, neuf directeurs forment ce qu'on appellerait aujourd'hui le Conseil d'administration de la Compagnie. Ils sont renouvelables par tiers chaque année.

En 1684, le nombre des directeurs est porté à douze. Ils doivent être choisis parmi les actionnaires de Paris ayant au moins fourni 30,000 livres des nouveaux fonds. Si l'un des directeurs vient à décéder, il est convenu qu'il en sera nommé un autre « à la pluralité des voix tant des divers « directeurs que des actionnaires, ayant au moins 20,000 « livres d'actions. » Ces douze directeurs sont seuls chargés de l'administration des affaires et commerce de la Compa-

gnie. Leurs droits de présence étaient fixés à 3,000 livres par an.

Les directeurs avaient, on le devine, bien des moyens d'augmenter ce revenu et ne manquaient pas de faire pour leur propre compte des opérations souvent heureuses. Il y avait, à côté de ces avantages, un grave inconvénient dans la situation de directeur. En cas de besoin d'argent, quand la Compagnie à bout de ressources faisait appel au Roi, celui-ci prêtait bien des fonds, mais il voulait que les directeurs contribuassent aussi pour leur part et augmentassent leur apport.

En 1723, un règlement du 30 août détermina à nouveau le mode d'administration de la Compagnie et maintint à douze le nombre des directeurs. Quand M. de Calonne, après la suppression de la Compagnie des Indes en 1769, en rétablit une en 1785, ce fut aussi douze directeurs qu'il plaça à la tête des affaires de la « *Nouvelle compagnie des Indes*[1] ».

Il y avait des directeurs honoraires dont la Cour augmentait parfois le nombre par de vraies fournées destinées à lui assurer la majorité dans le Conseil suprême. Au-dessous des directeurs, fonctionnaient à Paris des syndics, choisis parmi les notables actionnaires, et, dans les divers comptoirs de la Compagnie, des directeurs ou gouverneurs chargés de la représenter et assistés eux-mêmes d'un conseil local. Ce petit conseil partageait l'autorité avec le gouverneur. Pendant la période de suppression de la Compagnie (1770-1784), le gouverneur eut seul tous les pouvoirs[2]. Enfin, la Compagnie n'entretenait dans certaines villes, à Tunis notamment, que des chargés d'affaires.

A côté des directeurs de Paris se trouvaient, en qualité de commissaires, des membres du Conseil du Roi qui surveillaient la gestion des affaires, visaient les nouvelles

1. Titre exact de la Compagnie.

2. V. à la Bibl. nat., département des manuscrits, fonds français, dans le vol. 1er de la collection Picot, une lettre datée de Pondichéry, 21 janvier 1774.

actions et fixaient le taux des dividendes. Ces commissaires ne justifiaient pas toujours le choix dont ils avaient été l'objet et faisaient vendre trop souvent à leur profit des étoffes de contrebande dérobées aux magasins de la Compagnie[1].

Si les surveillants agissaient ainsi, on imagine la conduite que devaient tenir les gens surveillés. Les uns s'entendaient avec les autres, et les directeurs savaient acheter le silence des commissaires. En signalant les friponneries en ce genre de M. de Fulvy, le frère du contrôleur général Orry, le marquis d'Argenson ajoute: « Il a été contraint, depuis peu, de laisser révoquer quatre « ou cinq des principaux employés de la compagnie des « Indes qui lui donnaient des pensions[2]. »

Dans certains cas, c'est au compte du Roi que la fraude se faisait ; et le même d'Argenson nous montre, en ses mémoires, « M. de Machault, pour fournir au Roi de l'argent « secrètement, faisant venir par la compagnie des Indes des « perses et autres marchandises prohibées. » Cette contrebande, ajoute-t-il, allait à dix millions de profit par an[3].

Indépendamment des nombreux privilèges qui lui avaient été donnés lors de sa création, la compagnie des Indes en obtenait fréquemment de nouveaux du Gouvernement. Nous ne mentionnons qu'à titre de spécimens les concessions suivantes :

Un arrêt du 30 mai 1721 accorde le monopole de la vente du castor à la Compagnie[4]. Par arrêt du 31 août 1723, la vente exclusive du tabac et du café lui est assurée. Un autre

1. Ces magasins, étaient, on le sait, à Lorient.

2. *Mémoires*, t. III, p. 51 (1740).

3. *Ibid.*, t. VIII, p. 130 (1753).

4. La compagnie d'Occident avait reçu ce même privilège par arrêt du 11 juillet 1718 ; puis la vente du castor avait été déclarée libre par arrêt du 16 mai 1720. Rétabli en 1721, comme nous le disons, au profit de la compagnie des Indes, le monopole fut confirmé par un nouvel arrêt, le 28 janvier 1722. Les traqueurs de la compagnie des Indes donnaient aux sauvages 2 l. seulement par livre de castor ; et celle-ci réalisait ainsi un bénéfice de 700 0/0. (V. Dussieux, *Le Canada*, p. 60.)

arrêt du 15 mars 1746 lui réserve le débit des mousselines et toiles de coton non marquées.

En dehors de ces faveurs spéciales, la Compagnie voyait à divers moments renouveler ses privilèges généraux et ses exemptions de droits. On sait en quoi consistaient les privilèges généraux. Quant aux exemptions de droits, elles variaient à l'infini, comme les droits eux-mêmes.

L'arrêt du 14 juillet 1748 ordonne, par exemple, que toutes les espèces de marchandises que la Compagnie a apportées et qu'elle apportera par la suite des Indes, de la Chine et des autres lieux de ses concessions, seront exemptes du droit du doublement des octrois accordé aux hôpitaux de la ville de Nantes, tant en entrant qu'en sortant de ladite ville et de son territoire[1]. L'arrêt du 18 janvier 1752 décharge, d'autre part, la Compagnie de l'imposition du vingtième.

Le Roi témoignait encore de l'intérêt qu'il portait à la Compagnie et du désir qu'il avait de l'encourager dans ses entreprises en mettant à sa disposition, sous certaines conditions, les hommes dont elle avait besoin: matelots, canonniers ou soldats.

Le Conseil de marine, en informant la Compagnie, le 27 août 1719, qu'il lui était permis de lever d'autorité des matelots pour l'armement de ses vaisseaux, ajoute qu'elle devra leur payer le quart en sus de ce qu'ils touchent au service du Roi[2]. Le 12 août 1722, le même Conseil fait savoir à la Compagnie que les officiers et soldats qu'elle embarquera sur ses vaisseaux seront payés, outre la solde que le Roi leur alloue, comme il suit, savoir : les sergents 6 livres par mois et les soldats 3 livres. La Compagnie versera 30 livres pour chaque soldat qui mourra ou désertera

1. V. cet arrêt au volume 9, f° 389, de la collection des *Ordonnances de la Marine* (v. à la Bibliothèque du Ministère de la marine).

2. Collection des *Ordonnances de la marine*, vol. 5, f°s 335 et 673. V. aussi dans la même collection l'ordonnance du 1er octobre 1721 (vol. 5, f° 661) et l'ordonnance du 5 février 1722 (vol. 6, f° 13). relatives à la levée par la Compagnie d'une compagnie d'infanterie pour la garde du port de Lorient.

pendant le voyage[1]. Il était même permis à la Compagnie, au moins depuis 1744[2], d'engager au dehors pour le service de ses vaisseaux tel nombre de matelots étrangers qu'elle jugerait à propos[3].

En retour de ces faveurs, le Roi se réservait une part des prises faites par les vaisseaux allant aux Indes. L'ordonnance du 19 janvier 1695 stipule ainsi que le cinquième du montant desdites prises sera prélevé par préciput pour être distribué aux officiers et équipages des vaisseaux de guerre de Sa Majesté, et que le surplus sera partagé entre les vaisseaux de Sadite Majesté et ceux de la Compagnie[4].

Dans certains cas pourtant, loin de prélever une part des prises faites par la Compagnie, le Roi allouait à celle-ci les prises, même celles opérées par les vaisseaux de l'État. En 1718-1719, nombre de navires interlopes faisant la traite des nègres furent ainsi saisis par des frégates du Roi et adjugés à la compagnie d'Occident, héritière de la compagnie du Sénégal et qui allait elle-même se transformer en compagnie des Indes.

La compagnie des Indes avait reçu, nous l'avons dit plus d'une fois, de nombreux privilèges et monopoles. Elle s'en faisait une source de revenus en distribuant aux particuliers, moyennant finances, des *permissions* de se livrer à tel ou tel commerce dont elle avait le monopole. Elle avait, par exemple, le privilège exclusif[5] de la fourniture des

1. Collection des *Ordonnances de la Marine*, vol. 6, f° 70.

2. V. l'ordonnance du 6 novembre 1744 (même collection, vol. 9, f° 119).

3. Sur la flotte de la Compagnie, v. le *Règlement touchant la marine de la compagnie des Indes arrêté à l'assemblée d'administration du 16 septembre 1733* (Paris, Impr. roy., 1734).

4. V. l'ordonnance au vol. 1, f° 548 de la collection déjà citée des *Ordonnances de la marine*. V. aussi, au même recueil, l'arrêt du 24 septembre 1714 réservant au Grand Amiral de France le dixième de toutes les prises faites en deçà du cap de Bonne-Espérance (vol. 4, f° 359).

5. Des lettres patentes de janvier 1716 avaient permis à tous négociants français de faire le commerce des nègres en Guinée ; mais le monopole de la traite avait été rétabli dès 1720 (27 septembre) et subsista jusqu'en 1741 (30 septembre).

nègres nécessaires aux colonies françaises d'Amérique[1], et elle en permettait l'importation aux particuliers,— c'étaient, le plus souvent, des négociants du Havre et de Rouen, — moyennant une redevance de 10 l. par tête de nègre[2].

La compagnie des Indes qui avait, assure-t-on, en 1687 et 1689 des bénéfices de 30 0/0, se trouvait devoir en 1719 plus de 10,000,000 l. Elle se remit assez vite de cette situation difficile, et en 1724 son actif atteignait 143,000,000 l. Nous avons résumé, plus haut, les variations des bilans annuels, de 1724 à 1740. Sans refaire le travail en question, nous rappellerons seulement que de 1735 à 1740 les bilans accusent une amélioration sensible et progressive dans l'état des affaires. L'actif, qui était en 1735 de 145,000,000 l. environ, fut en 1740 de 161,968,537 l. 2 s. 5 d.

A partir du milieu du siècle, nous pouvons suivre assez exactement les opérations financières exécutées par la Compagnie.

En 1747 (édit de juin 1747), la Compagnie emprunte 9,000,000 l. de rente perpétuelle, au paiement de laquelle elle affecte le produit de la ferme du tabac[3]. En 1748, autre emprunt de 1,200,000 l. en rentes viagères (arrêt du 31 mai 1748). Le 11 mai 1749, un arrêt du Conseil fixe le premier tirage de la loterie des billets d'emprunts de la compagnie des Indes.

En 1748, la Compagnie se plaint que le gouvernement l'entraîne à bien des dépenses[4]. En mars 1752, on parle de banqueroute pour la Compagnie. « On ne soutient que par « machines, dit un contemporain, le prix des actions sur « la place[5]. » En février 1753, les actions perdent de jour

1. Elle devait introduire 3.000 nègres par an en Amérique et touchait (depuis 1726) 13 liv. de gratification par nègre importé.

2. Cette redevance avait été jusqu'en juillet 1726 de 20 liv. par tête de nègre. (V. Arch. nat., registre F^{12} 72, p. 771.)

3. V. les lettres patentes du 17 octobre 1747 rendues à ce propos.

4. V. d'Argenson, *Mémoires*, t. V, p. 331.

5. *Ibid.*, t. VII, p. 138.

en jour, et d'Argenson ajoute : « le crédit de l'État s'en « va[1]. »

Le 19 septembre 1755, assemblée générale. La Compagnie décide un nouvel emprunt de 12,000,000 l. « dont elle donnera 5 0/0[2] ». Trois ans après a lieu la liquidation de la caisse d'escompte de la Compagnie (arrêt du 17 septembre 1758). En 1764 lettres patentes du 18 novembre), c'est la liquidation des dettes de la compagnie des Indes.

L'édit d'août 1765 autorise la Compagnie à emprunter 477,000 l. de rentes viagères par voie de loterie. En 1767, autre emprunt de 12,000,000 l.[3]. En 1769 (arrêt du 6 avril), nouvel emprunt de 11,000,000 l., encore par voie de loterie. L'édit de février 1770 établit un contrat de 1,200,000 l. de rentes au profit de la Compagnie. Les lettres patentes du 9 février 1770 autorisent, en même temps, la Compagnie à ouvrir une nouvelle loterie, dont le fonds sera de 12,000,000 l.

Les lettres patentes sur arrêt du 8 avril 1770 décident que le Roi demeurera propriétaire de tous les effets réels et fictifs de la Compagnie, à la charge d'entretenir les rentes et dettes de la Compagnie. Mais les actionnaires sont appelés, en retour, à fournir 400 l. par action.

On voit que la Compagnie ne subsistait que grâce à des emprunts incessants. On demandait à La Bourdonnais comment il se faisait qu'il eût mieux conduit ses affaires que celles de la Compagnie. « C'est, répondit-il, que j'ai « dirigé les miennes d'après mes lumières, et les siennes « d'après les instructions des directeurs. » Voltaire disait de son côté, « qu'elle n'a jamais rien payé aux actionnaires « du produit de son commerce et que dans son adminis- « tration elle n'a subsisté que d'un secret brigandage[4]. »

1. V. d'Argenson, *Mémoires*, t. VIII, p. 403.

2. *Ibid.*, t. IX, p. 95. Un arrêt du 21 octobre 1755 homologue cette délibération.

3. V. les lettres patentes du 19 juillet 1767.

4. Voltaire, *Siècle de Louis XV*, chap. 35. Voltaire reproche, au même endroit, à la Compagnie de n'avoir été soutenue « que par une partie de la ferme de

En dehors de sa mauvaise direction et de son personnel peu scrupuleux, la Compagnie eut, de plus, de grands frais d'établissements à supporter, de longues guerres à soutenir contre l'Angleterre et contre les Hindous. Bien qu'elle ait peu fait pour l'Inde et qu'elle ait laissé les Dupleix et les Bussy presque complètement livrés à eux-mêmes, elle n'en souffrit pas moins beaucoup des opérations de la marine anglaise qui interceptait ses flottes et s'emparait de ses convois.

De plus, le commerce de l'Inde ne donnait par lui-même que des pertes. C'était, au dire des hommes d'État du XVIII[e] siècle, un mal nécessaire. Il n'occupait que dix à douze vaisseaux par an et les ventes de Lorient ne rapportaient que 24 à 26 millions[1], tandis que le commerce de Guinée et des îles d'Amérique occupait annuellement 400 vaisseaux[2] et valait plus de 140 millions[3]. Maintes fois, on l'a vu, l'État dut soutenir la Compagnie de son appui.

Concessionnaire autrefois de nombreux monopoles que le progrès des mœurs lui arrachait peu à peu, privilège de la traite des noirs, commerce exclusif du café, etc., la Compagnie s'autorisait de ce qu'on lui ôtait ses ressources pour motiver la plupart de ses demandes d'argent.

Dans d'autres cas, elle n'avait malheureusement à s'en prendre qu'à elle-même du mauvais état de ses affaires. La Compagnie ne faisait ainsi presque jamais à son profit plus de la moitié du commerce de l'Inde.

L'abbé Morellet le constate dans le passage suivant[4]:

« tabac que le Roi lui accordait », sans dire que cette ferme du tabac valant 3,000,000 liv. par an n'avait été accordée à la Compagnie à la chute de Law, dit l'abbé Raynal, que pour la dédommager d'une somme de 90,000,000 l. prêtée peu avant par elle au gouvernement et non remboursée.

1. L'abbé Morellet dit seulement 10 millions. (Dict. de l'Encycl. méth., t. I, p. 610.)

2. Morellet dit 450 à 500 vaisseaux.

3. Renseignements tirés de la liasse conservée aux Archives nationales sous la cote F[50] 1.

4. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 613.

« Un vaisseau de 900 tonneaux, dit-il, n'en porte pas « communément plus de 500 tonneaux en marchandises « pour le compte de la Compagnie, à son départ d'Europe. « Je ne dirai rien de tout ce qui peut se passer dans l'Inde « et en Chine de contraire à ses intérêts. Au retour, la pa- « cotille des officiers et employés fait une grande partie du « chargement. Tous les frais du commerce sont payés par « elle, tandis qu'elle voit lui échapper une grande partie « des profits. Si un négociant particulier veut sacrifier le « tiers de son gain à faciliter son expédition, je ne crois pas « que personne puisse soutenir, avec quelque connaissance « de cause, que le commerce dans l'Inde lui sera impos- « sible ».

Comment s'étonner, dans ces conditions, du mauvais résultat des affaires de la Compagnie ? L'état des dividendes distribués par elle de 1725 à 1769 le constate d'une façon frappante :

COMPARAISON DES DIVIDENDES

PRÉLEVÉS SUR LES BÉNÉFICES COMMERCIAUX

En 1725	148 liv.
En 1736	136 »
En 1743	135 »
En 1756	85 »
En 1769	65[1] »

Il n'y a rien à ajouter à ces chiffres : ils parlent d'eux-mêmes.

Nous ne pensons pas devoir y joindre l'état comparatif du taux des actions[2] de la Compagnie pendant la même période. Pour établir cet état, d'assez longues recherches seraient, d'ailleurs, nécessaires. Le *Journal de Paris,* organe

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 584. En dehors de ces dividendes, il y avait un revenu fixe par action.

2. On sait qu'en 1719 il régnait encore des préjugés si grossiers « que la Sorbonne déclara usuraire le dividende des actions ». (Voltaire, *Observations sur Law, Melon et Dutot*, 1738.)

quotidien, rapportant très exactement le cours des effets publics, n'a été créé qu'en 1777[1]. Quant à la *Gazette de France*, c'est en 1765 seulement qu'elle a inséré pour la première fois le cours des effets publics[2].

Après ces quelques détails sur l'histoire financière de la compagnie des Indes, il nous paraît intéressant de donner un aperçu des éléments constitutifs d'un bilan de la Compagnie.

Voici le bilan du département des Indes, le plus important de tous les départements de la Compagnie, au 30 juin 1732[3]:

1. C'est seulement au nº du 18 janvier 1777 que commence à paraître l'indication du cours des actions et billets de la compagnie des Indes.

2. Nous avons relevé le taux des actions de la Compagnie de 1765 à 1784, mais ce relevé n'offre pas de résultats bien saisissants.

3. Il est conservé aux Archives nationales, dans la liasse cotée F^{12} 1645.

DÉBITEURS

	l.	s.	d.	l.
Le comptoir de Pondichery	19.172.616	14	8	
Le comptoir de Canton	3.073.462	13	9	
Le comptoir de Moka	629.369	11	1	
Les îles de Bourbon et de France	1.655.617	10	9	
Marchandises pour Madagascar	20.501	18	5	24.551.568
Couzier, médecin aux Indes	1.900	»	»	
M. Le Noir, C. C.	3.571	10	11	
M. Le Noir, C. S.	103.168	14	7	
Services de porcelaines	3.539	»	6	
Butler, cap. de *La Vierge de Gráce*	349	12	»	
Delafeuillée, ci-devant directeur à Moka	904	8	6	
La Chenaye, lieutenant du *Duc de Chartres*	126	10	»	113.559
Bulletins de 1731 pour 1732	317	»	»	
Marchandises saisies pour la vente de 1732	1.321	1	»	
Retours des îles de Bourbon, 1732	500	12	»	
Gratificat. aux offic. du *Duc de Noailles* (retour 1732)	96	11	»	
Retours des Indes de 1732	1.006	9	7	
Marchandises restant en nature proven. des anc. ret.	73.793	17	3	77.035
VAISSEAUX				
Le Héron	240.379	12	10	
Le Saint-Louis	90.635	4	3	
Le Griffon	229.440	1	3	
La Duchesse	296.173	8	6	
Le Jason	156.075	7	11	
Le Bourbon	252.338	10	10	
L'Argonaute	164.974	15	1	
La Galatée	99.501	16	10	
Le Royal Philippe	257.752	8	5	
La Sirène	156.999	7	8	
Le Mercure	169.789	»	7	
L'Atalante	173.222	13	11	
La Danaé	169.239	9	8	
La Diane	134.878	13	6	
La Vierge de Gráce	170.372	4	10	
La Badine	151.371	17	10	
La Légère	56.990	»	8	
La Subtile	52.919	18	7	
Le Duc de Noailles	122.138	16	2	
L'Oiseau	36.318	16	4	
L'Hirondelle	36.920	»	»	
Le Philibert	246.219	15	7	
La Reine	239.565	12	1	
Le Duc d'Anjou	241.872	12	7	
Le Neptune	188.164	19	2	
Le Dauphin	252.241	12	4	
Le Mars	189.662	3	8	
Le Duc de Chartres	259.327	16	7	4.835.486
Frais de relâche des vaisseaux allant aux Indes depuis le bilan du 30 juin 1731 jusqu'à ce jour				61.249
				29.638.899

Je soussigné teneur des livres de la Compagnie des Indes certifie le préser

Vu et vérifié l'an et jour que dessus.

LE GEZ.

DES INDES AU 30 JUIN 1732

CRÉANCIERS

	l.	s.	d.	l.	s.	d.
Compagnie des Indes.				29.503.986	13	2
Dumas, gouverneur des îles de Bourbon et de France.	7.140	12	3			
Gachos, caissier et teneur de livres.	3.547	11	6	10.688	3	9
Solde des pacotilles du *Mars* et de l'*Atalante*. . .	2.054	10	»			
Id. de celles du *Duc de Chartres*	2.220	7	4			
Id. des pacotilles anciennes.	4.106	15	4	8.381	12	8
Marchandises saisies sur le *Mars* en 1721. . . .	592	17	»			
Café de l'île de Bourbon saisi en 1729.	2.150	18	»			
Café de la dite île saisi en 1731 en nature en Hollande.	97	10	»			
Marchandises saisies à Lorient en 1730.	51.907	18	7			
Marchandises saisies à Lorient en 1731	12.350	6	5	67.099	10	»
Morellet, capitaine du *Duc d'Anjou*, pour solde de son compte.				373	16	11
Compte des décédés aux Indes.				28.682	»	»
Effets de Sa Majesté restés aux Indes.				3.098	5	9
L'ancienne compagnie des Indes.				16.589	12	6
				29.638.899	14	9

conforme aux livres du Département des Indes, à Paris le 30 juin 1714.

LACROIX.

Quelles marchandises les vaisseaux de la Compagnie apportaient-ils en France ? Un mémoire du siècle dernier[1] les énumère en détail. Les principales étaient les soies du Bengale ; le coton filé et le coton en laine de Surate ; la girofle, la canelle et la muscade des Moluques et de Ceylan ; le poivre commun, le poivre long, le café[2], le riz, l'encens, le salpêtre, l'indigo, le thé, le camphre, le sené, la gomme-gutte, le cachou et autres drogues et épiceries, venant de Surate, du Bengale et de Pondichéry.

On apportait aussi de ces trois endroits des cauris des Maldives, du bois rouge, du bois de santal, des rotins, de la cire à cacheter, de la cire jaune et de la cire blanche.

Venaient de la Chine : le cuivre rouge, le cuivre jaune, la rhubarbe, les basins, les toiles de Nankin, les satins, les damas, les étoffes du Tonkin, les gazes, les crêpons, les papiers brodés de soie et or ; diverses soies brutes, torses ou teintes, etc., les éventails, les écrans, les ouvrages de vernis, les porcelaines.

Les Indes orientales fournissaient des diamants et des perles, « dont les uns se trouvent dans le royaume de « Golconde et les autres dans l'île de Bornéo[3] ; » et nombre de toiles peintes et d'étoffes mêlées de soie et de coton dont les vaisseaux de la Compagnie ont longtemps fait le principal de leurs retours, « et qui inondent encore le « royaume, malgré plus de cinquante arrêts qui les défen- « dent, et malgré même la peine de mort, qui a été enfin « ordonnée, en 1721, contre ceux qui en feraient le com- « merce[4]. »

Dans cette longue énumération, nous ne voyons à nous

1. Mémoire inséré au *Dict. du comm.* de l'Encycl. Méth., t. I, p. 558.

2. Une décision du 27 septembre 1732 avait maintenu la compagnie des Indes dans le privilège de la vente exclusive du café. En dépit des Marseillais, la Compagnie pouvait apporter des cafés d'Arabie dans les ports de l'Océan.

3. Mémoire précité. Nous résumons d'après ce mémoire la liste des principales marchandises apportées en France par la Compagnie.

4. Mémoire précité.

arrêter un instant que sur le dernier article énoncé, sur ces toiles peintes et étoffes mêlées dont le gouvernement s'obstinait à interdire la vente, pour favoriser les manufactures nationales, et que le public s'obstinait de son côté à porter. La mode s'en mêlant, le goût pour ces étoffes était parfois devenu très vif. En dehors de la mode, le bas prix de ces toiles leur assurait la clientèle du « plus grand « nombre. »

Dès 1701, le député du commerce de Lyon se plaignait publiquement que les étoffes des Indes fussent préférées en France à raison de leur bon marché[1]. En 1702, le même député opinait encore dans le même sens et rendait un avis défavorable sur la demande de la compagnie des Indes tendant à faire vendre en France des toiles peintes indiennes[2].

A quelles conditions la compagnie des Indes pouvait-elle acheter et vendre ces étoffes prohibées? A charge de les faire passer à l'étranger.

L'arrêt du Conseil du 18 mai 1720[3] décide, en particulier, que la Compagnie: 1° ne doit faire venir que des soies crues et non d'autres; 2° doit les faire entrer par les ports indiqués; 3° doit faire entrer les marchandises prohibées par les seuls ports de Lorient et de Nantes; 4° doit entreposer ces marchandises prohibées, dans des magasins fermant à deux clefs; 5° doit les vendre *sous condition expresse de l'envoi à l'étranger;* 6° doit faire ses ventes générales en présence des deux directeurs généraux de la Compagnie.

Malgré ces prohibitions incessamment renouvelées, il se faisait dans toute la France un grand débit de ces toiles peintes et mousselines; et les grandes dames s'en faisaient des peignoirs, les pauvres femmes des casaques ou des

1. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 419.

2. V. aux Archives nationales, le registre F[12] 51, f° 145, à la date du 10 novembre 1702.

3. V. le *Recueil des Règlements des manufactures*, t. I, p. 149.

robes, en dépit des agents des fermes et de leurs procès-verbaux. Les infractions à la loi étaient si fréquentes et la loi si rigoureuse que les agents étaient souvent réduits à les voir demeurer impunis. L'administration remettait fréquemment l'amende ou la réduisait énormément, de 100 ou 200 l. à 5 ou 10 l., par exemple. L'opinion publique finit, on le sait, par triompher, et la prohibition fut supprimée, mais ce ne fut qu'après une lutte acharnée de la mode contre la loi, et dans laquelle cette dernière succomba.

Dès le 9 mai 1724, un arrêt du Conseil accorda à la compagnie des Indes la permission de faire vendre dans tout le royaume les mouchoirs de Mazulipatam et du Bengale « dont tout le monde faisait usage[1] » ; mais non ceux de Pondichéry ni de la Chine, que l'on continua à ne pouvoir acheter de la Compagnie qu'à charge de les transporter hors du royaume. Cette dernière restriction s'appuyait sur les raisons suivantes : 1° il serait fait tort autrement aux modes et aux articles français ; 2° les mouchoirs analogues d'Espagne et d'Italie ne sont achetés que contre des *marchandises ;* ceux de Chine ne pourraient l'être que contre de *l'or,* objection capitale, on le sait, pour l'époque.

L'un des motifs qui déterminèrent l'administration à céder sur ce point fut la pensée d'enlever aux pays étrangers une branche importante de revenus ; car c'est du dehors, de Hollande ou d'Angleterre, qu'on tirait par fraude ces étoffes prohibées.

Ajoutons que, dès le 1er juin 1724, les députés du Commerce se plaignaient du préjudice qu'allait causer aux manufactures françaises la permission qu'avait reçue, quelques jours avant, la compagnie des Indes de vendre dans le royaume les mouchoirs de Mazulipatam et du Bengale apportés par ses vaisseaux[2].

1. Archives nationales, registre F12 77, p. 431.
2. Archives nationales, registre F12 71 2, p. 139.

NOTE ADDITIONNELLE SUR QUELQUES COMPTOIRS DE LA COMPAGNIE DES INDES.

Nous croyons utile de compléter les détails qui précèdent par quelques renseignements supplémentaires ou pièces justificatives concernant divers comptoirs que la Compagnie a possédés.

1° INDE.

Nous avons parlé des établissements que la Compagnie avait aux Indes. Nous nous bornons à emprunter ici, à une instruction de Dumas, gouverneur de l'Inde, datée de Pondichéry le 29 janvier 1740, l'énumération officielle des principaux comptoirs ou directions d'Asie à cette date.

1. Inde.
2. Inde en Inde (Commerce d').
3. Chine.
4. Côte de Malabar.
5. Moka, Bassora, Hodeidah, la côte d'Afrique, et Bandar-Abbas, en Perse.
6. Pégu.

Dans l'Inde même, les principaux centres de commerce étaient, du moins sous Dupleix, les suivants :

Madras, Pondichéry, Chandernagor, Mazulipatam et Surate.

Quant à la Chine, son commerce avec l'étranger était restreint à Canton. Le *Co-hang*, association de dix à douze marchands chinois, y était chargé, au moins depuis 1722, de la surveillance de ce commerce. Il répondait des commerçants étrangers [1]. Le commerce de l'Extrême Orient et

1, H. Cordier, *Les débuts de la Compagnie royale de Suède dans l'Extrême Orient au* XVIII^e *siècle*. (Recueil de textes et de traductions publié à l'occasion du 8^e congrès des Orientalistes. Paris, 1889, in-8°, t. II, p. 307-308).

en particulier celui de la Chine était fort lucratif. « La « France, qui n'avait pas la part du lion, y faisait cependant « de fort jolis bénéfices qui s'élevèrent jusqu'à 141 1/4 « p. 0/0 dans la période de 1736 à 1743 et rapportèrent « encore 67 2/3 p. 0/0 dans l'année médiocre de 1768[1]. »

2° AFRIQUE.

Pendant onze ans, de 1719 à 1730, la compagnie des Indes a administré les colonies d'Afrique[2]; elle y a fait un grand commerce de corail, envoyant aux Indes et à la Chine le produit de ses pêches.

Les établissements français de Barbarie ne se soutenaient guère, d'ailleurs, que par la pêche du corail, qui se faisait surtout à la Calle. Les pêcheurs étaient des matelots qui s'engageaient pour trois ans au service de la Compagnie et revenaient ensuite en France. En 1733, la nouvelle compagnie d'Afrique fit des démarches auprès du ministre de la Marine pour s'assurer la vente annuelle à la compagnie des Indes d'une quantité déterminée de corail[3].

La pièce suivante[4] donnera une idée de l'importance assez grande qu'avait le commerce de Barbarie et du mouvement de fonds qu'il nécessitait pour la compagnie des Indes. Ce document est daté du 15 avril 1721 et fixe l'état de l'encaisse et des marchandises existant à ce moment au Cap Nègre, à la Calle, à Bône, au Collo et à Marseille.

1. H. Cordier, *La France en Chine au* XVIII^e *siècle*, Paris, 1883, in-8°, t. I, p. 42.

2. Dans un mémoire rédigé vers 1730, la compagnie des Indes se plaint de perdre de l'argent avec ses comptoirs d'Afrique et demande à être déchargée du monopole de ce commerce au profit de quelque compagnie marseillaise. (Archives du Ministère de la marine et des colonies, papiers de la compagnie du Cap Nègre.)

3. V. au Ministère de la marine et des colonies, à la date du 29 mai 1733, le mémoire adressé au Ministre de la marine par la compagnie d'Afrique au sujet des mesures par lesquelles elle offre de rembourser en coraux les 300,000 liv. qu'elle doit à la compagnie des Indes.

4. Provenant comme la précédente du Ministère de la marine et des colonies.

SITUATION DU COMMERCE DE BARBARIE

Au 15 Avril 1721

AU CAP NÈGRE

En meubles et ustensiles existant ledit jour audit comptoir.	24.312 l.	124.237 l.
En marchandises.	76.925	
En caisse.	23.000	

A LA CALLE

En meubles et ustensiles.	44.182 l.	280.813
En marchandises à la boutique. 6.588 l.	227.601	
En magasin.. . . . . 221.013		
En caisse.	9.030	

A BÔNE

En meubles et ustensiles.	3.045 l.	168.640
En marchandises..	165.085	
En caisse.	510	

AU COLLO

En meubles et ustensiles.	826 l.	17.919
En marchandises..	14.693	
En caisse.	2.400	

A MARSEILLE

En marchandises..	208.279 l.	
Pour ce qui était dû par les Echevins. . .	350.000	
Par les Munitionnaires de la Marine. . .	120.505	
Billets de Banque en caisse.	776.000	
	1.454.784 l.	1.246.105
Sur laquelle somme il convient déduire pour ce qui était dû à divers.	208.679	
TOTAL des fonds du commerce de Barbarie au 15 avril 1721.		1.837.714

Le commerce de Barbarie demandait donc, comme on le voit, un fonds de roulement assez considérable.

Pour les quatre comptoirs du Cap Nègre, de la Calle, de Bône et du Collo, la Compagnie payait par an aux Cours de Tunis et d'Alger 24,700 piastres de redevances. Ces comptoirs, qui coûtaient autrefois 200,000 l. à la compagnie d'Afrique, en faisaient dépenser 300,000 l. à celle des Indes. La dépense des agents employés sur les lieux montait à 45,000 piastres.

La Compagnie se livrait au commerce du corail, des cuirs, des laines, de la cire, de l'huile d'olive, des suifs, du blé, de l'orge et de divers légumes ; le corail, l'orge et le blé formant les principaux articles d'échange. De légers bâtiments transportaient ces produits d'Afrique en France, de la Calle à Marseille, par exemple.

Nous avons sous les yeux le détail du chargement de la tartane *le Saint-Joseph,* patron Antoine Roux, à destination de Marseille[1]. Ce chargement, constaté à la Calle le 21 février 1731, consiste en 533 mesures de blé et 5 caisses de corail.

Nous ne voulons pas tenter d'indiquer ici les diverses publications dont la compagnie des Indes a pu être successivement l'objet. Une telle besogne, pour être bien faite, exigerait de fort longues recherches.

M. P. Gaffarel, dans son *Histoire de l'Inde française*[2], a rappelé dans un index bibliographique les principaux ouvrages parus depuis le Discours de Charpentier (1664), mais cet index est sommaire et comporte naturellement des omissions. L'histoire de Dufresne de Francheville[3], le

1. Archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. *Les colonies françaises*, p. 221-222.

3. Dufresne de Francheville, *Histoire de la compagnie des Indes avec les titres de ses concessions et privilèges*, Paris, 1738, in-4°.

Recueil de Dernis[1], pour ne citer que les livres les plus saillants, ne figurent pas sur cette liste. A plus forte raison, n'y rencontrons-nous pas les titres de ces nombreux récits de voyages en Asie exécutés pour le compte de la Compagnie, ou de ces cent brochures et pamphlets qui prirent naissance lors de la suppression du privilège de la Compagnie (1769), brochures dont les principales sont dues, on le sait, à Morellet et à Necker[2].

Nous signalerons seulement à ceux qui désireraient écrire l'histoire définitive de la compagnie des Indes, histoire qui reste à faire, quelques importantes sources de renseignements inédits.

1° La série des volumes de la correspondance de l'Inde conservés aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2° La collection Picot existant au cabinet des manuscrits de la Bibliothèque nationale.

Ces papiers Picot forment un ensemble de 123 volumes. Comme ils sont assez peu connus, nous croyons devoir en dire un mot. Bernard Picot, gouverneur de Mahé pour la Compagnie dès 1768, fut arrêté et renvoyé en France en 1773, pour mauvais procédés envers un ancien interprète de Mahé nommé Pereyra. Puis, rentré en faveur, il fut renvoyé à Mahé comme commandant, avec le titre de lieutenant-colonel et la croix de Saint-Louis[3]. Ses papiers sont d'une lecture fort instructive et initient à merveille à la vie que menaient en Asie les fonctionnaires de la Compagnie.

3° Les belles archives de la seconde compagnie des Indes (celle qui fut établie en 1785), conservées aux Archives natio-

1. Dernis, *Recueil d'édits et arrêts concernant la compagnie des Indes*, Paris, 1755-1756, 4 vol. in-4°, plus 2 vol. in-4° de suppléments. Le même Dernis a laissé, on le sait, une *Histoire manuscrite des compagnies de commerce*.

2. V. sur la bibliographie de l'Inde fr. l'excellent ouvrage de M. Lanier: *L'Asie Lectures géographiques, 2e partie* (Paris, 1892, in-12), p. 321 et suiv.

3. V. les deux premiers registres de la collection Picot. (Correspondance, 1767-1775.)

nales et moins connues encore, croyons-nous, que la collection Picot, bien qu'elles aient beaucoup plus d'importance[1].

4° Nous devons signaler aussi d'assez importants débris des archives de l'ancienne compagnie des Indes existant encore à Lorient, dans les diverses directions du port : « plans, devis, rôles d'armement et de désarmement, « comptabilité, etc. ; le tout dans un état déplorable, aban- « donné à la poussière et aux rats » ; et, en outre, d'un accès peu facile[2].

5° Mentionnons enfin, mais seulement pour mémoire, les registres de la compagnie des Indes qui figuraient dans les archives de la Cour des comptes, à Paris. « Ils étaient ren- « fermés dans trois grands cartons et étaient déposés, dans « une salle dite du Pilier. Ils ont été brûlés en 1871[3]. »

§ 2. Compagnie de la Chine.

Première compagnie de la Chine, 1660. Elle est absorbée en 1664 par la nouvelle compagnie des Indes orientales. — Seconde compagnie de la Chine fondée par le sr Jourdan, 1698. Elle prend Lépine-Danycan pour associé. Contestations entre cet armateur et la Compagnie, 1705-1710. — Troisième compagnie de la Chine, 1712. — Elle est absorbée en 1719 par la compagnie d'Occident.

Le 25 septembre 1660, une compagnie se forma sous l'influence de Mazarin, dit un ancien mémoire[4], « pour le « voyage de la Chine, du Tonkin, de la Cochinchine et des « îles adjacentes ». Le fonds à fournir par les associés était de 140,000 l. La duchesse d'Aiguillon tint à honneur de s'inscrire en tête de la liste pour 3,000 l.

1. On trouvera encore d'intéressants documents sur la compagnie des Indes aux Archives nationales, dans les papiers Huber (T 38).

2. Lettre de M. Rosenzweig, archiviste du département du Morbihan, à l'auteur, Vannes, le 12 mai 1883.

3. Renseignement fourni en avril 1884 par M. l'Archiviste de la Cour des comptes.

4. Archives nationales, liasse F12 502.

La mort de Mazarin, survenue au mois de mars de l'année suivante, le manque de fonds suffisants rendirent à peu près stérile ce premier essai. Et, lors de la constitution de la compagnie des Indes orientales, en août 1664, le gouvernement réunit à la compagnie nouvelle ce qui restait de la *compagnie de la Chine*.

Cependant, les ressources de la compagnie des Indes orientales n'étaient pas, en dépit des efforts de Colbert et malgré les souscriptions imposées à tous les grands personnages de l'État, à la hauteur de ses charges. Impuissante à utiliser dans toute son étendue le privilège de sa concession, inhabile en particulier à organiser des relations suivies de commerce avec la Chine, la compagnie des Indes orientales céda, vers la fin de 1697, les droits qu'elle avait sur ce lointain pays à divers particuliers, réunis par le sieur Jourdan en compagnie. Ces droits se limitaient, en somme, à l'ouverture des ports de Canton et de Ning-po[1].

Le traité passé entre la compagnie des Indes orientales et la compagnie Jourdan ou compagnie de la Chine fut signé le 4 janvier 1698, et l'homologation en fut donnée par arrêt du Conseil en date du 22 du même mois[2].

Rien ne fut plus heureux que le début de cette nouvelle compagnie. *L'Amphitrite,* son premier vaisseau, parti au mois de mars 1698, fut de retour le 3 août 1700, avec une cargaison fort belle.

Ce vaisseau mit une seconde fois à la voile, en mars 1701.

1. Les cartes anciennes et modernes disent Ning-po. Ce n'est que par un lapsus évident que divers auteurs du siècle dernier, et notamment Dernis, écrivent Mimpo.

2. Nous tirons ces dates du mémoire inséré au mot: *Compagnie de la Chine* dans le *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique. Mais nous devons faire remarquer que Dernis en son *Histoire* manuscrite des *Compagnies de commerce*, place au 23 octobre 1700 le traité passé par les deux compagnies et au 9 novembre 1700 l'homologation officielle. Il n'y a là, croyons-nous, qu'une apparente divergence. Le premier traité de 1698 a probablement été suivi d'un second accord à deux ans de date, accord et traités revêtus, l'un et l'autre, de l'autorisation nécessaire en 1698 et en 1700.

Il n'eut pas moins de bonheur et pour son retour et pour sa cargaison, étant revenu en France richement chargé, au mois de septembre 1703.

On avait tant d'espérance que cette compagnie se soutiendrait que dès le premier retour de *l'Amphitrite* (1700), le Roi avait accordé à la Compagnie une nouvelle concession pour quinze années[1]. On fit partir encore trois vaisseaux ; mais la guerre pour la succession d'Espagne, à laquelle donna lieu l'acceptation par Louis XIV du testament de Charles II, découragea la Compagnie, qui se borna à ces envois dans la crainte des flottes hollandaise et anglaise, toutes-puissantes alors dans les mers de l'Inde et de la Chine. D'ailleurs, quelques désaccords entre les associés les empêchèrent de profiter de l'association qu'ils avaient faite avec une compagnie de Saint-Malo, formée par le célèbre Lépine-Danican[2].

Nous n'avons pas de détails sur cette association du fameux armateur malouin avec la compagnie de la Chine et nous ne saurions dire dans quelles conditions elle avait été conclue. Mais nous avons quelques renseignements sur les différends qui, plus tard, succédèrent à l'accord.

Le 7 avril 1705, un arrêt était ainsi rendu au Conseil du Roi[3], qui commettait le sieur Villain, aux lieu et place du sieur de Lalive, pour régler les contestations existant entre le sieur Danican et la compagnie de la Chine. En 1710, les contestations se poursuivaient encore entre les deux parties. Le monopole du commerce de la Chine était toujours le principal sujet de la querelle.

Mais revenons à *l'Amphitrite* et aux riches cargaisons qu'elle rapporta en France au retour de ses deux voyages en Chine.

1. Cette nouvelle concession donnée en 1700 ne fait qu'un sans doute avec l'arrêt du Conseil du 9 novembre 1700 homologuant le traité du 23 octobre précédent.

2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., v° Compagnie de la Chine.

3. Archives nationales, E. 1932.

Les marchandises qui les composaient étaient « des cuivres « jaunes en plaques et en saumons, du *tontenacq,* autre « espèce de métal ou de minéral, approchant du cuivre ; du « thé, du camphre, de la rhubarbe, des soies écrues de « Sina et autres sortes ; du sucre candi, du galanga, de « l'esquine, des mirobolans, du poivre ; quantité de para- « vents, de cabinets, d'éventails, de cabarets, de boîtes de « laque, de porcelaines, de tabatières, des cheveux, de « l'encre de la Chine ; même quelques pains d'or qui furent « envoyés à la Monnaie.

« Il y avait eu dans le premier retour un assez grand nombre « de diverses étoffes d'or, d'argent et de soie, la Compagnie, « qui avait les mêmes privilèges que celle des Indes, pou- « vant en faire venir jusqu'à la somme de 150,000 livres, à la « charge de la marque ordonnée par les arrêts du Conseil « des 27 janvier 1697, 14 août 1698, et 30 août 1700. Mais, au « second voyage, on crut plus à propos de s'abstenir de ce « négoce, si préjudiciable aux manufactures de France ; et « *l'Amphitrite,* pour toutes étoffes, ne rapporta en 1703 que « quelques lits brodés, des robes de chambres pour hommes « et pour femmes, et des toilettes en petite quantité[1]. »

Les associés réunis en compagnie par le sieur Jourdan ne se regardaient pas encore comme suffisamment autorisés par le gouvernement. Encouragés par le brillant succès de leurs premiers armements, ils sollicitèrent une charte de concession. Louis XIV céda à leur désir en les constituant en compagnie de la Chine par les lettres patentes d'octobre 1705[2]. Mais la Compagnie ne réussit guère dans ses entreprises. Aussi, en 1712, le privilège des associés étant presque expiré, divers négociants demandèrent à former une nouvelle compagnie de la Chine, au capital social de 900,000 livres, sous la seule dépendance du Roi ; ce qui leur fut

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., v° Compagnie de la Chine.
2. Lettres patentes enregistrées au Parlement en février 1706.

accordé par arrêt du 28 novembre 1712, sur lequel furent expédiées des lettres patentes en date du 19 février 1713.

Cette nouvelle compagnie ne devait commencer à jouir de son privilège que le 1er mars 1715. Dès l'année 1714, elle envoya pourtant, usant de la permission obtenue, un vaisseau en Chine ; et elle continua depuis, assez régulièrement, ses envois jusqu'en mai 1719, où le privilège de la compagnie de la Chine se trouva réuni à celui de la compagnie d'Occident, devenue plus tard la compagnie des Indes.

La liquidation des dettes et créances de la compagnie de la Chine fut longue comme toute opération de ce genre. En 1735, elle n'était pas encore terminée; et le 8 mars de cette année, un arrêt du Conseil renvoyait à un nouveau bureau l'instruction de l'affaire[1].

1. V. la Bibliothèque administrative des Archives nationales, vo *Commerce* (imprimés).

CHAPITRE IV.

AMÉRIQUE.

Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Amérique.

---

§ 1. Compagnie du Canada, du Castor, de l'Acadie, de la Nouvelle France ou des Cent Associés.

Premiers établissements : Jacques Cartier, Roberval, etc., 1524-1599. — Compagnie du s^r^ de Chastes, 1602. Elle passe sous la direction du s^r^ de Monts, 1603. — Privilèges de la Compagnie. — Ses succès au Canada. — Samuel de Champlain. — Réorganisation de la Compagnie, 1613. — Essais de nouvelles compagnies (compagnie Lemaire, compagnie de Montmorency). — Compagnie des Cent Associés, 1627-1628 ; son organisation. — Concurrence faite par les Hollandais à l'influence française. — Déclin de la Compagnie. — Sa dissolution en 1663. — Le Canada passe à la compagnie des Indes occidentales (1664-1674), puis au Roi. — Liberté du commerce des castors, 1683. — Nouvelle compagnie dite du Castor ou d'Acadie fondée en 1683. Elle disparait en 1703. — Nouvelle compagnie dite du Canada ou de la Nouvelle France, fondée en 1706. Elle est dirigée par le s^r^ Aubert. — Elle est absorbée en 1717 par la compagnie d'Occident.

Aperçues en 1497 par les vénitiens Jean et Sébastien Cabot, reconnues en 1524 par Verazzani, florentin au service du roi François I^er^, les côtes du Canada furent explorées de 1534 à 1536 par le malouin Jacques Cartier[1]. Il fit deux expéditions aux « Terres Neuves » de l'Amérique septentrionale, découvrit une grande contrée que les In-

1. Nous empruntons ces premiers détails à l'auteur des intéressantes *Notices sur les colonies anglaises* (M. Avalle), parues d'abord dans la *Revue maritime et coloniale*, reproduites ensuite au *Journal officiel* (1882-1883) et réunies enfin en un volume chez Berger-Levrault.

diens appelaient *Kannata* (réunion de cabanes), en prit possession au nom de la France, et donna au golfe et à la grande rivière du Canada le nom de Saint-Laurent, y étant entré le jour de la fête de ce saint.

En 1541, une première tentative d'établissement eut lieu au port de Sainte-Croix, sous le commandement du sieur de Roberval, nommé gouverneur des Terres Neuves d'Amérique. Mais l'année suivante, Roberval fut rappelé en France, la colonie périt et le Canada fut abandonné.

Seuls, les marins français continuaient de venir, chaque année, faire la pêche aux bancs de Terre-Neuve et se livrer sur la terre ferme au commerce des fourrures.

Les bénéfices qu'ils tiraient de leurs voyages décidèrent, vers la fin du XVI^e^ siècle, plusieurs négociants à former des compagnies ayant pour but de fonder des établissements au Canada.

Le marquis de la Roche (1598), le sieur Chauvin (1599) furent les chefs qui dirigèrent ces premiers essais.

Le commandeur Aymar de Chastes, gouverneur de Dieppe, forma ensuite, en 1602, une compagnie plus importante où entrèrent les principaux négociants de Dieppe, de Rouen et de la Rochelle, et qui obtint le privilège de la traite des pelleteries [1].

Deux officiers de la marine royale, Du Pont-Gravé et Samuel de Champlain, entreprirent pour Aymar de Chastes un voyage d'exploration le long du cours du Saint-Laurent. Ils découvrirent de belles prairies, des forêts propres à fournir du bois de construction, des minerais de cuivre, des fragments de platine et des lieux favorables à l'installation de pêcheries.

A la mort du commandeur de Chastes, qui eut lieu pendant ce voyage, Pierre du Guast, sieur de Monts, gentil-

1. Nous tirons ces renseignements et la plupart de ceux qui vont suivre immédiatement de l'excellente étude sur le *Commerce sous Henri IV* due à M. G. Fagniez et parue dans la *Revue historique* de mai-juin 1881.

homme saintongeois, devint le chef de la colonie du Canada (1603)[1]. Le Roi le nomma son lieutenant-général en Acadie ou Nouvelle France, ainsi s'appelait alors la région de l'Amérique s'étendant du 40e au 46e degré. Sa commission portait qu'il rechercherait les mines d'or, d'argent et de cuivre. Un dixième des produits serait pour le Roi.

Le sieur de Monts avait reçu, pour lui et ses associés, le monopole du commerce pendant dix ans. Les marchandises venant du Canada ne devaient payer que les droits d'entrée dus par les marchandises du crû passant d'une province dans l'autre. Henri IV faisait respecter au dehors le monopole du commerce de la *Compagnie de la Nouvelle France* (tel était le nom que l'on avait donné à la nouvelle colonie). Il écrivit ainsi aux États Généraux des Provinces Unies d'interdire à leurs nationaux le trafic du Canada[2]. « Ce « monopole était une des raisons qui empêchaient le par- « lement de Rouen d'enregistrer la commission de de « Monts. Dans les lettres de jussion que le Roi lui adressa « le 17 janvier 1604, il représente au Parlement que l'en- « treprise n'a pas le caractère d'un véritable monopole, « puisqu'il est permis à tout le monde de s'y associer en « entrant dans la Compagnie[3]. »

L'établissement de Tadoussac était le centre principal de la traite des fourrures. De Monts en créa un second à Port-Royal[4], où il transporta la colonie. Il chargeait en même temps le président Jeannin, son ambassadeur en Hollande, d'engager des marins et des pilotes au service de la France[5]. Henri IV voulait assurer au royaume un

1. Sur les successeurs des srs de Chastes et de Monts, v. E. Gosselin, *Documents pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais*, Rouen, 1876, br. in-8o, p. 18-19.

2. *Lettres missives d'Henri IV*, t. VII, p. 465.

3. *Lettres missives d'Henri IV*, t. VII, p. 897, 899.

4. Depuis le xviiie siècle, le nom de Port-Royal a été changé en celui d'Annapolis.

5. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 262.

commerce important et rendre prospère la nouvelle compagnie. « Les contrées dans lesquelles s'établissaient les « Français étaient peuplées par trois nations : les Algon- « quins, les Hurons et les Iroquois. Les Algonquins habi- « taient au nord du Saint-Laurent, et les Hurons au nord « des lacs Érié et Ontario ; ils s'appelaient Wyandots et « nous les avions surnommés Hurons à cause du bizarre « aspect de leur tête tatouée et de leur chevelure. Les « Iroquois, qu'on désignait aussi sous le nom des Cinq « Nations, étaient établis au sud du lac Ontario et du « Saint-Laurent[1]. »

En 1606, l'exploitation agricole des nouveaux territoires commençait à se faire sérieusement. De nouveaux voyages avaient fait connaître la fertilité du sol.

Malheureusement, à peine au début de l'année suivante (1607), un arrêt du Conseil du Roi, rendu à la requête des marchands de Saint-Malo, enlevait à la Compagnie son monopole. La concurrence des Basques, celle des Hollandais, plus redoutable encore, alliés qu'ils étaient aux Iroquois, ennemis nés des Hurons et des Français, menaçaient déjà la compagnie du Canada dans son existence. La suppression de son monopole allait la forcer à se dissoudre quand le sieur de Monts réussit à obtenir pour un an la continuation ou plutôt le renouvellement du privilège.

Encouragée par cette faveur, la Compagnie fait partir trois vaisseaux en mars 1608. Les colons que dirige Samuel de Champlain repeuplent Port-Royal et fondent la ville de Québec, à l'endroit appelé de ce nom (*Kebbeck*) par les Indiens. Champlain explore le cours supérieur du Saint-Laurent et fonde un comptoir à Saint-Louis. La colonisation du pays se faisait, pendant ce temps, lentement. Malheureusment, comme les Français recherchaient exclusivement les fourrures et les cuirs, les Espagnols les mines et les Hollandais les épices, une disette ne tarda pas à se

1. Dussieux, *Le Canada sous la domination française*, p. 25-26.

faire sentir par suite du manque général de culture de la terre (1608).

Un grand commerce de pelleteries se faisait cependant, dès cette date, et le mouvement de la pêche de Terre-Neuve avait été considérable cette même année 1608: plus de quatre-vingts vaisseaux venus de France y avaient pris part.

« Le commerce des pelleteries devint moins lucratif « lorsque, la prorogation du privilège de la compagnie du « sr de Monts ayant expiré le 7 janvier 1609, il devint libre « pour tout le monde. Les sauvages firent payer les peaux « de castors beaucoup plus cher...

« Les inconvénients de la libre concurrence ramenèrent « Henri IV au monopole, qui semble, en effet, le ressort « indispensable d'entreprises aussi hasardeuses. La com- « pagnie privilégiée créée en 1613 par Champlain, et qui fut « ouverte à tous les commerçants, moyennant le verse- « ment d'un capital, ne fut que la réalisation d'une idée à « laquelle l'expérience avait fait revenir Henri IV [1]. »

Les efforts des Hollandais, qui s'opposaient par tous les moyens à leur portée au développement de la colonisation française dans l'Amérique du Nord, rendirent à peu près inutiles tous les essais de compagnies jusqu'en 1627. Signalons parmi ces compagnies celle que projetait d'établir le juif Isaac Lemaire, de Tournay. Il proposait que le Roi et toutes les grandes villes prissent des actions de la compagnie à créer, qu'elle fût indépendante à l'égard du gouvernement et qu'elle jouît d'un monopole exclusif pendant un certain nombre d'années. L'État aurait eu le droit de fixer le maximum des prix de vente [2].

Mentionnons encore la compagnie qui s'établit en 1620

1. G. Fagniez, article déjà cité. Il existe aux Archives nationales, sous la cote H 1962, une très belle lettre du sieur de Pontrincourt à MM. les prévôt des marchands et échevins de la ville de Paris sur la colonie naissante, lettre datée du Port-Royal en la Nouvelle France, le 1er septembre 1618.

2. Dareste, *op. cit.*, t. II, p. 262.

sous le nom de *compagnie de Montmorency*[1] pour faire seule, pendant quinze ans, le commerce des pelleteries et des autres marchandises dans la Nouvelle France, avec défense à tous autres de se livrer à ce trafic. Exception devait être faite seulement pour les sujets de Sa Majesté, qui conserveraient le droit de venir pêcher, comme ils avaient coutume de le faire, sur les côtes du Canada et de l'Acadie[2].

En 1627, une nouvelle compagnie se forma sous le nom de *Compagnie des Cent associés de la Nouvelle France ou du Canada*, qui devait subsister plus longtemps que les précédentes. L'édit en fut donné, sous le ministère de Richelieu, au camp devant la Rochelle, au mois de mai 1628.

Dès le mois d'avril de l'année 1627[3], plusieurs marchands, négociants et autres personnes riches avaient proposé de se former en compagnie pour soutenir les colonies déjà établies dans le Canada et pour en former de nouvelles dans ces vastes pays encore si peu connus[4].

Ce fut à ces premiers associés que le Roi, par son édit, concéda les privilèges et conditions suivants.

La Compagnie devait faire passer de suite dans la Nouvelle France deux à trois cents hommes de tous métiers, et pendant les quinze années suivantes, jusqu'à quatre mille de l'un et de l'autre sexe. Ces habitants seraient nourris et entretenus de tout par la Compagnie pendant trois ans[5]. Il n'y aurait, parmi eux, aucun étranger, ni protestant. La

1. Jusqu'à l'avènement de cette compagnie, « cinq sociétés de commerce « avaient, en concurrence, exploité la Nouvelle France. » (E. Gosselin, *op. cit.*, p. 20.)

2. Renseignements extraits d'un mémoire inédit de la fin du XVIII^e^ siècle, conservé sous la cote F^12^ 502 aux Archives nationales.

3. Nous résumons, dans les lignes qui suivent, le travail inséré au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, v^o^ Compagnies de commerce (t. I, p. 640) ; travail concordant bien, nous nous en sommes assuré, avec le texte de Dernis (v. son histoire manuscrite des compagnies de Commerce, citée plus haut) et avec les anciens mémoires du temps.

4. Le capital social était fixé à 500,000 l.

5. Passé ce délai de trois ans, la Compagnie était quitte envers les colons.

Compagnie entretiendrait dans chaque habitation trois ecclésiastiques au moins.

Si la Compagnie ne pouvait transporter au Canada au moins quinze cents hommes, pendant les dix premières années de leur concession[1], elle restituerait, en dédommagement, le prix des deux vaisseaux de guerre que le Roi lui accordait par l'article 9 de son édit.

La Compagnie, pour toute redevance, devait rendre foi et hommage, suivant la coutume de France, à chaque avènement de Roi et offrir une couronne d'or du poids de huit marcs.

Les privilèges accordés à la Compagnie consistaient dans la propriété à perpétuité, justice et seigneurie « du fort « et habitation de Québec, avec tout le pays de la Nou- « velle France, le long des côtes, depuis la Floride, en « rangeant celle de la mer jusqu'au cercle arctique, pour « latitude ; et depuis l'île de Terre-Neuve, tirant à l'ouest, « jusque dans le grand lac, dit la Mer douce, pour longi- « tude ; comme pareillement le long et en remontant la « rivière de Saint-Laurent, en avançant dans les terres »[2]. La Compagnie recevait encore la cession de toutes les mines et minières à découvrir, pour en jouir suivant les ordonnances des rois de France ; la permission de fondre de l'artillerie et de bâtir des places et des forteresses ; et le monopole du trafic des cuirs, peaux, pelleteries et autres marchandises à tirer desdits pays, à la réserve de la pêche des morues et baleines, *qui resterait libre à tous les sujets du Roi*[3]. A ces divers privilèges, le Roi joignit le don

1. Pour aider la Compagnie à remplir cette condition, le droit lui avait été accordé d'embarquer de force et de retenir six ans, moyennant la nourriture et le vêtement à leur donner, les gens valides qu'elle pourrait réunir à destination de la colonie. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 496.

2. Nous croyons devoir citer ici textuellement le mémoire inséré dans le *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique.

3. L'auteur du *Dictionnaire des Institutions* dit, v° *Colonies*, que la compagnie des Cent associés avait le monopole *exclusif* de la pêche au Canada ; on voit que l'affirmation de M. Chéruel comporte une restriction très notable.

de deux vaisseaux de guerre de deux à trois cents tonneaux, et de quatre couleuvrines, et l'exemption des droits de douane pour les produits et pour les marchandises de la Compagnie. Enfin, les principaux actionnaires reçurent des lettres de noblesse [1].

« La Compagnie réussit d'abord assez bien et c'est à « elle proprement que l'on doit les grands établissements « que les Français ont dans le Canada ; mais ayant négligé « d'y envoyer les secours nécessaires, les étrangers et sur- « tout les Hollandais en firent bientôt tout le commerce [2]. »

Des dissensions intestines s'étaient d'ailleurs produites dans le sein de la Compagnie, comme le témoigne l'arrêt du Conseil du Roi, en date du 29 juillet 1634, relatif au procès que la compagnie de la Nouvelle France soutenait alors contre plusieurs de ses associés [3].

La Compagnie cherchait un supplément de ressources dans la cession temporaire aux habitants de certains de ses privilèges.

En 1641, la société libre de la Nouvelle France ou de Notre-Dame de Montréal se fonda ainsi [4]. Le 6 mars 1645, la Compagnie céda aux habitants de la Nouvelle France le commerce des pelleteries le long du Saint-Laurent et de ses affluents [5]. Mais il ne semble pas qu'elle s'en soit mieux trouvée.

Les Hollandais absorbaient de plus en plus tous les profits du commerce des pelleteries. Ils enlevaient, à très bon compte, la meilleure partie des castors qu'ils venaient revendre à très hauts prix aux Français.

1. La charte de 1628 est au *Mercure de France* de 1628, t. XIV, p. 236.

2. *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, mémoire déjà cité.

3. Voir aux Archives nationales l'arrêt en question. Il est coté E 1684 f° 52.

4. V. sur cette société qui prospéra, et à la création de laquelle s'intéressa Olier, le fondateur de Saint-Sulpice, la très intéressante publication de M. L. Deschamps, *La question coloniale en France*, Paris, Plon, édit., 1891, in-8°, p. 126-127.

5. V. l'arrêt rendu à cette date (Archives nationales. E 1689, f° 45).

En 1663, la compagnie des Cent associés était réduite à 36 intéressés[1]. Elle résolut, le 24 février de cette même année, de se dissoudre[2] et de céder au Roi ses divers comptoirs. Le règlement des intérêts pendant entre la Société et le Roi fut fort long. Ce fut seulement le 5 juillet 1687 que Louis XIV régla les comptes établis enfin entre le gouvernement et la compagnie du Canada. Il fixait à 60,000 livres de principal et à 73,000 livres d'intérêts, du 24 février 1663, jour de la cession, au 1er juillet 1687[3], les sommes dues par lui à la Compagnie.

Dissoute en 1663, la compagnie du Canada, ou pour parler plus exactement le peu qui restait de ses anciens associés, se trouva revivre dans la nouvelle compagnie créée par Colbert, l'année suivante, sous le titre de compagnie des Indes occidentales ou d'Occident (1664). On verra plus loin, à l'article consacré à cette dernière compagnie, qu'absorbée par les Antilles, elle ne s'occupa guère du Canada.

La compagnie des Indes occidentales ayant cessé d'exister en 1674, la colonie du Canada fut soumise, pendant un espace de sept ans, de 1674 à 1683, à l'autorité directe du roi de France.

L'administration de la colonie se composait alors d'un Conseil souverain composé d'un gouverneur général pour toutes les possessions françaises en Amérique, portant le titre de vice-roi, d'un gouverneur pour chaque province, et d'un intendant général[4]. Sous l'habile direction du marquis de Tracy, la colonie fit de rapides progrès, et les Iroquois furent forcés de signer un traité qui donna plusieurs années de paix à la Nouvelle France.

1. V. aux Archives nationales, le carton coté G^7 1312. Sur la compagnie des Cent associés avant 1661, v. J. Lair, *N. Fouquet*, t. I, p. 48 et 49.

2. M. Dussieux place en 1662 la dissolution (v. *Le Canada sous la domination française*, p. 51); mais, il y a là, croyons-nous, une erreur d'une année.

3. V. le carton coté G^7 1312 (Archives nationales).

4. Le gouverneur général s'appelait à ce moment le marquis de Tracy; le gouverneur de la Nouvelle France ou Canada, M. de Courcelles; l'intendant général, M. Talon. (V. E. Avalle, *Notices sur les colonies anglaises*, v° Canada.)

Les établissements formés dans l'Acadie, grande province de l'Amérique septentrionale, étaient particulièrement florissants. Le commerce du castor et des autres pelleteries de ces contrées s'y faisait avec succès. Certains financiers y trouvèrent l'occasion d'une compagnie de commerce et ils obtinrent en 1683 des lettres patentes du Roi constituant la *compagnie de l'Acadie,* et lui accordant pendant vingt ans le privilège de faire entrer en France tous les castors pouvant provenir de sa traite.

« L'adjudicataire du domaine d'Occident l'ayant voulu « troubler sous prétexte qu'il avait seul le privilège de « recevoir tous les castors qui se traitaient dans l'Amérique « française, elle fut dispensée par une déclaration du Roi, « du 10 avril 1684, de porter les castors de sa traite à « Québec, et permis à elle de les apporter directement dans « le royaume, pour les y vendre et trafiquer, ayant été en « outre déchargée du droit de quart en espèces.

« De nouveaux troubles étant survenus, l'exécution de la « déclaration de 1684 fut encore ordonnée par arrêt du « 20 juillet 1694, et la permission confirmée aux intéressés « de cette Compagnie de vendre dans le royaume leurs « castors, sans payer aucuns droits que ceux du tarif de « 1664, jusqu'à la concurrence de deux milliers pesant.

« Enfin, par arrêt du 9 janvier 1700, elle fut de nouveau « maintenue dans son droit, et permis à elle de faire appor- « ter à la Rochelle tous les castors de la traite qu'elle « aurait faite annuellement dans le pays de l'Acadie, qui ne « pourraient cependant excéder la quantité de six milliers « par an, dont il n'en serait vendu dans le royaume que « deux milliers pesant, au prix, savoir, le castor gras, au « moins 7 l. ; et le sec, à 3 l. 10 s. la livre pesant[1]. »

1. Nous empruntons cette citation au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique (t. I, p. 660-661), qui abonde, nous l'avons dit, en renseignements autorisés, puisés directement aux sources, et auquel on est absolument forcé de recourir, en bien des cas, comme au meilleur fonds d'informations.

Ajoutons que si la Compagnie pouvait, par privilège, faire entrer librement en France les peaux de castor, elle n'avait ce privilège qu'à la condition de tirer les peaux *des colonies françaises* et de les débiter dans le royaume, en les faisant entrer par l'un des quatre ports à ce désignés. Ces ports étaient ceux de Rouen, Dieppe, le Havre et la Rochelle[1].

La Compagnie joignait à la traite du castor certaines opérations financières. Elle se chargeait ainsi de l'exécution de divers travaux publics en France[2] ou sollicitait la concession de bacs[3] ou de transports. La Compagnie, « dont la concession était pour vingt années, finit en 1703. « La guerre qui survint pour la succession d'Espagne et « le dépérissement du commerce du castor l'empêchèrent « d'en obtenir une nouvelle, qui n'aurait pas sans doute « été heureuse[4]. » Les rigueurs de la Compagnie à l'égard des habitants les avait complètement rebutés et découragés[5].

Nous avons vu plus haut qu'en 1664 la compagnie des Indes occidentales avait pris en main l'administration de la colonie du Canada (succédant à la compagnie du même nom dissoute en 1663) et qu'elle l'avait gardée jusqu'en 1674. De 1674 à 1683, la colonie avait été administrée par un gouverneur royal, puis en 1683 une compagnie s'était formée sous le nom de compagnie d'Acadie pour l'exploita-

1. V. A. de Boislisle, *Correspondance des contrôleurs généraux*, à la date du 30 mars 1685, t. I, p. 46.

2. Parmi ceux qui s'occupent aujourd'hui en Europe, et notamment en France (janvier 1892), de la création de nouvelles compagnies, plusieurs demandent qu'elles soient surtout chargées d'exécuter des travaux publics dans les pays à coloniser.

3. V. A. de Boislisle, *ibid*,, t. I, nos 921, 1837.

4. *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique. Vo Compagnies de commerce.

5. Mémoire du député de Nantes sur l'état du commerce en général, remis au Conseil du commerce le 4 mars 1701. (A. de Boislisle, *Correspondance des contrôleurs généraux des Finances*, t. II, p. 498, Appendices.)

tion de la région de ce nom. Au milieu de ces changements le mouvement de la population suivait cependant une marche favorable. En 1674, le Canada avait 6,705 habitants ; en 1681, 10,000 habitants[1].

A la dissolution de la compagnie d'Acadie, c'est-à-dire en 1703, personne, nous venons de le dire, ne se trouva pour provoquer le renouvellement de son privilège. Mais des pourparlers avaient lieu depuis quelque temps déjà pour faire revivre l'ancienne compagnie du Canada, disons mieux, pour essayer sous ce nom une nouvelle entreprise de colonisation. Voici dans quelles conditions se présentait l'affaire. Il est nécessaire, pour les comprendre, de remonter un peu haut.

Une fois réunie au Domaine d'Occident l'ancienne compagnie des Indes occidentales, Louis XIV avait adjugé à des fermiers particuliers le trafic du castor, dont on fixa les prix[2]. Puis, des différends survinrent entre le fermier du Domaine d'Occident et les habitants du Canada au sujet du prix des peaux. L'entente se fit enfin par une transaction passée à Québec le 10 octobre 1699, et ratifiée par arrêt du Conseil le 9 février 1700.

Aux termes de cet accord, les habitants étaient autorisés à faire librement tout commerce de castor, moyennant le versement en espèces de 25 0/0 de la valeur des castors au Domaine d'Occident[3]. La colonie prit même à forfait, sur le pied de 70,000 l. par an, la ferme annuelle du quart revenant au Domaine d'Occident dans le produit de la traite du castor. Mais de fâcheuses opérations, la perte de plusieurs vaisseaux pris par les Anglais ou les Hollandais, réduisirent bientôt la colonie à reconnaître son impuissance à s'acquit-

1. P. Clément. *Histoire de Colbert*, t. I, p. 510.

2. V. les arrêts du Conseil du 11 mai 1675 et du 16 mai 1677. Par le premier, la peau du castor était fixée indistinctement à 4 livres 10 sols la livre pesant. Par le second arrêt, trois qualités et trois prix étaient, au contraire, établis : 1° le gras et demi-gras à 5 l. 10 s. ; 2° le sec et veule, à 4 l. 10 s. ; 3° le sec à 3 l. 10 s.

3. V. à ce propos les arrêts du Conseil du 20 avril et du 9 juin 1700.

ter envers le Domaine de son tribut annuel de 70,000 l. Pour éviter une ruine totale, elle fut réduite à solliciter le transport de ses engagements à une nouvelle compagnie.

Dès 1701, le député de la Rochelle au Conseil du commerce faisait savoir qu'une nouvelle compagnie du Canada était sur le point de se former dans sa ville [1]. On ne fut pas embarrassé de trouver, quelques années après, des personnes disposées à se prêter à cette création.

En 1706, les habitants du Canada firent cession de tous leurs droits et privilèges à une compagnie dont les sieurs Aubert, Néret et Gayot étaient les principaux intéressés, et le traité portant cette subrogation fut confirmé et homologué par arrêt du Conseil du 24 juillet 1706.

Aux termes de cet arrêt, les associés de la nouvelle compagnie du Canada ou de la Nouvelle France étaient autorisés à « vendre, trafiquer et négocier seuls pendant douze « années, tant en France que dans les pays étrangers, les « castors provenant des traites du Canada, baie du nord de « Canada et autres lieux de la Nouvelle France. »

La compagnie Aubert ne devait pas aller jusqu'au terme de son mandat. En 1713, le traité d'Utrecht l'obligeait à rendre Québec, son principal comptoir, à la compagnie anglaise de la Baie d'Hudson. Ses affaires commençaient dès lors à décliner.

Quand la compagnie d'Occident eut été créée en 1717, elle absorba sans difficulté la compagnie Aubert. On sait qu'à la compagnie d'Occident succéda la grande compagnie des Indes, qui devait poursuivre à peu près seule pendant tout le XVIII[e] siècle l'œuvre colonisatrice entreprise par les diverses compagnies de commerce formées en France durant le siècle précédent.

La principale branche de commerce du Canada resta toujours la traite des pelleteries et du castor. « En 1754,

1. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 414.

« pour ne citer qu'un exemple et qu'une année, on expor-
« tait pour trois millions de francs de pelleteries.[1] »

On sait quelle résistance opposèrent, quelques années plus tard, aux Anglais les rares troupes françaises chargées de défendre contre eux le Canada. On sait aussi comment la France dut céder à la force en repliant son drapeau au Canada[2].

§ 2. Compagnie du Morbihan.

Sa fondation, en 1626. — Elle reçoit le monopole du commerce avec la Nouvelle France, les îles de l'Amérique et le nord de l'Europe. — Elle ne peut triompher de l'opposition des Etats de Bretagne et disparaît en 1627.

Pour lutter contre les Anglais et les Hollandais, Richelieu provoqua la création de compagnies puissantes « sans « lesquelles, disait-il, nos marchands avec leurs vaisseaux « petits, mal équipés, n'auraient pas les reins assez forts[3]. »

La *compagnie du Morbihan* fut la première de celles qui s'organisèrent ainsi. Fondée en 1626 par cent associés, au capital social de 1,600,000 l., elle consacra d'abord 400,000 l. à l'achat ou à la construction de vaisseaux. La Compagnie avait le monopole du commerce avec la Nouvelle France, les îles d'Amérique, et surtout avec la Moscovie, la Norvège, le Danemark, la Suède et Hambourg. Elle devait établir et exploiter des pêcheries, créer des manufactures, armer des navires, semer du riz aux colonies, fonder des sucreries, des fabriques d'étoffes, des forges, découvrir et exploiter des mines. Elle recevait à titre de concession

1. Dussieux, *Le Canada*, p. 59.

2. La domination française s'est, en effet, éteinte au Canada, moins par l'abandon de Louis XV et de la Cour de France, que par les nécessités urgentes qui retenaient en Europe toutes nos forces (v. la conférence faite par M. Hector Fabre au Salon bibliographique, à Paris, le 22 mars 1888).

3. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 496.

perpétuelle la rade et les îles du Morbihan, avec l'autorisation d'y construire un port franc placé sous une juridiction spéciale qui ressortirait au Conseil privé et non au parlement de Bretagne[1]. Le Roi anoblit trente-deux des intéressés et promit même faveur à tout actionnaire qui verserait la première année 20,000 l. non remboursables avant six ans.

La Compagnie pouvait s'emparer de tous les mendiants et gueux et les garder à son service pendant six ans, jouissant ainsi d'une sorte de presse maritime. Les associés étaient juges dans leurs propres causes. Ils ne devaient que le tribut d'une couronne d'or à chaque avènement de Roi. Ils avaient les droits régaliens de paix et de guerre. Ils devaient seulement faire approuver par le Ministre les statuts qu'ils se donneraient[2]. La charte de la Compagnie figure au *Mercure de France* de l'année 1628 (t. XII, 44).

Les diverses compagnies dont Richelieu provoqua la création échouèrent pour des causes variées : la faiblesse relative des capitaux engagés, l'imposition de la religion catholique à tous les agents et sujets de la Compagnie, l'obligation pour les indigènes de vendre à prix non débattu leurs produits, etc.[3]. Quant à la compagnie du Morbihan, elle tomba devant l'opposition des États de Bretagne. De vains efforts furent faits pour l'organiser. Le parlement de Rennes se refusait toujours à enregistrer l'édit de création de 1626. La Compagnie disparut en 1627, avant même d'avoir reçu un sérieux essai de constitution. Du reste, l'étendue de son domaine était si vaste, le champ ouvert à son activité tellement grand qu'elle n'aurait jamais pu s'acquitter, même si elle eût vécu, de toutes ses obligations et de toutes ses charges. Déjà pourtant, disent certains historiens, la crainte était au cœur des Anglais et des Hollandais.

1. H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, Paris, in-8°, 1889, t. II, p. 427.
2. V. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 263-265.
3. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 496.

La compagnie de la Nouvelle France, créée en 1628, recueillit ce qui restait de la compagnie du Morbihan[1].

§ 3. Compagnie de Saint-Christophe ou des iles de l'Amérique.

Essais de colonisation des iles d'Amérique. Le s^r^ d'Esnambuc. — Compagnie de Saint-Christophe, 1626. Heureux débuts. Elle reçoit, avec une nouvelle charte, le nom de compagnie des iles de l'Amérique, 1635. — Elle décline. — Sa reconstitution, en 1642. — Elle décline de nouveau. — Elle cède ses colonies à l'ordre de Malte, 1651.

Après deux tentatives stériles faites vers 1617 et vers 1619, un troisième essai plus heureux porta enfin dans les îles de l'Amérique le nom et le drapeau français.

Pierre Belain, sieur d'Esnambuc, gentilhomme normand de la maison de Venderop, capitaine du Roi dans les mers du Ponant, arriva en 1625 à l'île Saint-Christophe, et, trouvant le pays fertile, résolut d'y fonder un établissement durable. Une compagnie privilégiée, tel était alors le seul moyen de colonisation qui s'offrait à la pensée. C'est aussi celui que d'Esnambuc adopta et fit approuver au mois d'octobre 1626[2] par le cardinal de Richelieu, sous le nom de *compagnie de Saint-Christophe*. Richelieu s'intéressa à la nouvelle entreprise et en devint l'un des principaux actionnaires. D'Esnambuc, de retour à Saint-Christophe, sut, en dépit des ennemis du dehors et du dedans, s'y maintenir victorieusement et fit bientôt régner dans la petite île une réelle prospérité[3]. Il étendit son pouvoir en 1635 sur l'île de la Martinique, où il aborda le 15 septembre de la même année.

1. Plusieurs auteurs ont confondu la compagnie du Morbihan avec la compagnie de la Nouvelle France. La confusion s'explique en quelque sorte, l'une ayant été comme la suite de l'autre. Il n'en est pas moins constant qu'elles ont formé deux compagnies distinctes.

2. Et non en 1621, comme on l'a dit.

3. V. pour plus de détails, H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, t. II, p. 436-440.

En 1635, une nouvelle charte fut donnée aux associés de la Compagnie. Le contrat avait été signé entre les associés le 12 février 1635, et l'arrêt de ratification fut rendu par le Roi le 8 mars de la même année.

D'Esnambuc était un habile administrateur, et il allait assurer définitivement le succès de la *compagnie des îles de l'Amérique* (c'était le nom qu'elle portait depuis qu'elle n'était plus limitée à la seule île de Saint-Christophe), quand il mourut prématurément à Saint-Christophe, en décembre 1636[1]. Il laissait un successeur capable dans son neveu Du Parquet, qui de 1637 à 1658 gouverna heureusement son domaine personnel, l'île de la Martinique[2], mais ne s'occupa guère des intérêts de la compagnie des îles de l'Amérique. D'Esnambuc avait jeté dans les Antilles les premiers germes de la colonisation française et avait su donner quelque chose de fixe et de régulier aux établissements formés par les boucaniers et les flibustiers[3] dans ces îles. Mais après lui la Compagnie ne tarda pas à décliner.

En 1642, le gouvernement dut procéder de nouveau à la reconstitution de la compagnie des îles d'Amérique (édit de mars 1642). Ses privilèges lui furent confirmés pour toutes les îles d'Amérique situées depuis le 10e degré jusqu'au 30e degré au delà de l'Équateur. La Compagnie obtenait pour 20 ans le monopole du commerce de ces îles,

1. Suivant M. le Dr Rey, médecin principal de la Marine, auteur d'un intéressant résumé de l'histoire de la Martinique (v. au *Journal officiel*, du 6 juillet 1881, une partie de ce travail reproduit de la *Revue maritime et coloniale*), d'Esnambuc ne serait mort qu'après cette date. M. le Dr Rey insiste, avec raison, sur la part qui revient au sieur Du Parquet, le neveu de d'Esnambuc, dans la colonisation de la Martinique ; mais on comprendra que nous ne puissions entrer ici dans tous ces détails.

2. V. l'étude de M. le Dr Rey, citée ci-dessus.

3. Sur les boucaniers et flibustiers, v. entre autres ouvrages l'*Histoire des aventuriers flibustiers* d'Œxmelin (Paris, 1686, 1 vol. in-12). Il y a, à Paris, à l'église Saint-Séverin, un curieux souvenir de ces boucaniers, c'est la pierre commémorative consacrée à Bertrand d'Ogeron de la Bouère, l'un des chefs de la grande flibuste.

qu'elle s'engageait à peupler, durant ce même laps de temps, de 4,000 colons nouveaux. Le Roi nommerait le gouverneur général de la Compagnie ; la Compagnie, les gouverneurs particuliers de chaque île.

Les troubles de la Fronde, le peu de goût de Mazarin pour les questions maritimes portèrent un coup fatal à la Compagnie. De mauvais choix dans le haut personnel s'y joignirent. C'est alors, en 1649 et en 1650, que les associés cherchèrent à opérer peu à peu la liquidation de la société. Ils vendirent au sieur du Parquet la Martinique, la Grenade et Sainte-Lucie, moyennant 60,000 l., et au sieur D'Houel, la Guadeloupe, Marie-Galante, la Désirade et les Saintes.

En 1651 enfin, le commandeur de Poincy, qui dès 1638 avait été fait par le Roi gouverneur général des îles, traita avec elle le 24 mai 1651, et acquit à l'ordre de Malte, dont il était grand'croix, « la propriété des îles de Saint-« Christophe, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de « Sainte-Croix, traité qui fut confirmé deux ans après, « par les lettres patentes de Sa Majesté (mars 1653), qui « ne se réserva que la seule souveraineté de ce qui était « compris dans la cession de la Compagnie à l'ordre de « Saint-Jean de Jérusalem, avec l'hommage d'une couronne « d'or de mille écus, à chaque mutation du Roi, qui devait « être présentée par l'ambassadeur de l'ordre[1] ». Le 10 août 1665, l'ordre de Malte céda l'île de Saint-Christophe à la compagnie des Indes occidentales formée l'année précédente (en mai 1664). Ainsi finit complètement la compagnie de l'île Saint-Christophe ou des îles de l'Amérique[2].

1. Ces détails sont extraits du *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, qui les a lui-même empruntés, comme l'a fait de son côté beaucoup plus tôt Dernis, au *Dictionnaire du commerce* de Savary.

2. Pour plus de détails sur cette compagnie, voir : 1° aux archives de la Marine le registre intitulé « Colonies, ordres du Roi et autres expéditions de la compagnie des îles de l'Amérique », 1635-1648 ; 2° le « Mémoire pour servir d'instruc-« tion à ceux qui voudront s'intéresser dans la grande compagnie de l'Amérique »

§ 4. Compagnie de la nacelle de Saint-Pierre fleurdelisée.

A l'imitation de la compagnie du Morbihan, elle est fondée, en 1627, sur des bases trop larges. Elle ne peut même pas s'organiser.

A peine la compagnie du Morbihan avait-elle disparu que se formait à Nantes, entre un Hollandais, un Brabançon et un Français, une nouvelle compagnie dont Richelieu approuva les statuts en 1627 et qui prit le nom de *Compagnie de la nacelle de Saint-Pierre fleurdelisée*. Elle se proposait mille buts à atteindre, mille tâches à faire : elle voulait établir des pêcheries, exploiter des mines, dessécher des marais, faire le commerce tant intérieur qu'extérieur de la France, coloniser les Indes occidentales, etc.

Les protestants devaient être exclus des futurs établissements.

Comme la compagnie du Morbihan, la compagnie de la nacelle de Saint-Pierre fleurdelisée affectait le caractère d'une sorte de compagnie universelle. Mais elle échoua comme sa devancière, même avant d'avoir pu faire les moindres débuts[1]. « Une société qui voulait tout embrasser ne « put même pas s'organiser[2].

(Paris, 1653, in-4°), et 3° aux Archives nationales les arrêts relatifs à la compagnie des îles d'Amérique en date du 25 février 1647 et des 11 et 29 août 1649. (Série E, reg. 1691, f° 35, et 1694, f°s 107 et 109.)

1. Pour plus de détails, v. H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, Paris, t. II, p. 428-431. L'auteur y résume les renseignements contenus sur cette compagnie dans les *Mémoires* de Mathieu Molé et dans les *Lettres* de Richelieu.

2. E. Levasseur, *Histoire des classes ouvrières avant la Révolution*, t. II, p. 157.

§ 5. Compagnie du Cap Nord, de Cayenne, de la France équinoxiale ou de la Guyane.

Premiers essais. — Poncet de Brétigny. — Fondation de la compagnie de Cayenne, 1651. — L'abbé de Marivaux et ses associés. — Fâcheux débuts. — L'entreprise échoue, 1653. — Seconde compagnie de la France équinoxiale, formée après 1653. — Nouvelle compagnie de Cayenne ou de la Guyane, fondée vers 1777. — Elle se maintient, à grand peine, jusqu'à la fin de l'ancien régime.

Au moment où la compagnie des îles de l'Amérique achevait de se défaire de ses possessions et de se dissoudre, c'est-à-dire en 1651, il se formait une société à Paris pour coloniser, sous le nom de *Compagnie de la France équinoxiale*, l'île de Cayenne.

Deux essais infructueux de compagnies avaient été tentés précédemment dans ce sens. Le premier, en 1633, par quelques marchands de Rouen, dont la compagnie avait été de nouveau et sans plus de succès confirmée en 1638; le second en 1643. La nouvelle compagnie, également formée à Rouen, obtint sous le nom de *Compagnie du Cap Nord* tous les pays compris entre l'Orénoque et l'Amazone. Un des associés, le sr Poncet de Brétigny, partit avec trois cents hommes pour l'île de Cayenne, où il arriva à la fin de novembre 1643. Les mauvais traitements qu'il leur fit subir soulevèrent bientôt l'irritation des Indiens, qui le massacrèrent lui et ses gens. De nouveaux colons envoyés en 1645 à Cayenne par les associés de Rouen y furent peu après égorgés par les indigènes[1].

Ceux qui fondaient la compagnie de 1651 ne devaient guère avoir une meilleure fortune. C'étaient l'abbé de Marivault, docteur de Sorbonne, le gentilhomme normand de Roiville et l'abbé de la Boulaye, ancien intendant général de la marine; poussés par des motifs différents, ils ne pou-

1. H. Castonnet des Fosses. *La colonisation de la Guyane française*. Angers, 1888, in-8, p. 6-8.

vaient apporter dans leur entreprise aucune union de sentiments ni de vues[1].

Le zèle de la conversion des sauvages, tel était l'unique motif qui animait l'abbé de Marivault ; de Roiville avait projeté de se créer une espèce de souveraineté dans ces lieux éloignés ; quant à l'abbé de la Boulaye, il ne pensait qu'aux progrès du commerce et de la marine de France, dont il avait eu en partie la direction sous le duc de Vendôme.

La Compagnie obtint des lettres patentes sur la fin de 1651. Le 18 mai de l'année suivante, 500 ou 600 hommes, engagés et levés pour cette colonie, s'embarquèrent à Paris devant les Tuileries, pour se rendre à Rouen, dans de grands bateaux qu'on avait préparés. Un fâcheux événement attrista les débuts de l'entreprise. L'abbé de Marivault, l'âme de l'entreprise, qui devait passer à Cayenne en qualité de directeur-général, tomba dans l'eau, à Paris, en donnant les derniers ordres et se noya malheureusement.

Ces tristes commencements furent suivis d'événements encore plus tragiques : Roiville périt en route, assassiné sur son bord, le 18 septembre 1652, par ses propres associés. Sa mort sembla diviser les esprits et les habituer au sang. A peine la colonie s'installait-elle à Cayenne (30 septembre) que des dissensions intestines s'élevaient entre ses membres[2]. Elles ne tardèrent pas à les réduire à la misère, à la faim, et finalement à la mort, à laquelle bien peu échappèrent. A la fin de décembre 1653, il ne restait dans

1. Nous résumons la majeure partie de ce qui suit d'après le *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique. Il donne d'intéressants détails, d'après Savary, sur cette première Compagnie et sur les dramatiques événements qui en marquèrent la courte existence. Le sieur Dernis avait déjà fait semblable emprunt, pour son Histoire des compagnies de commerce, au Dictionnaire du commerce de Savary, base et fondement du Dictionnaire de l'Encyclopédie. Nous nous servons aussi de l'intéressante étude de M. Castonnet des Fosses, citée ci-dessus.

2. H. Castonnet des Fosses, *op. cit.*, p. 12-13.

Cayenne de cette compagnie française que les cadavres des quatre ou cinq cents hommes qui y avaient péri, et nombre d'armes, d'artillerie, de meubles et d'ustensiles, dont les sauvages bénéficièrent.

Les Anglais occupent alors la colonie abandonnée[1]. En 1664, MM. de Tracy et de la Barre la reprennent. En 1676, nouvelles vicissitudes ; les Hollandais mettent la main sur la colonie. Mais, la même année, le maréchal d'Estrées réussit à la faire rentrer au pouvoir de Louis XIV.

Une nouvelle compagnie de la France équinoxiale fut formée après 1653[2], et réunie en 1664 à la compagnie d'Occident ou des Indes occidentales[3].

C'est cette compagnie, fondée par les sieurs de la Poterie et de la Vigne, qui fit afficher en 1656 un prospectus décrivant comme un séjour de délices, comme une terre enchantée, l'inhabitable et stérile Guyane[4]. Elle ne paraît pas avoir fait autre chose.

Dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle, dès les premiers mois de 1762, le duc de Choiseul s'intéressa à la colonie de Cayenne dont les Jésuites avaient accaparé tout le commerce, sollicita du Roi, après de premiers essais de colonisation de la Guyane, pour lui et pour son cousin Praslin, la concession des territoires compris entre la rivière Kou-

1. Nous nous appuyons, pour cette partie de notre récit, sur l'histoire manuscrite des *Compagnies de commerce* de Dernis, dont nous avons déjà parlé. Dernis, qui a copié à peu près textuellement d'après Savary tout ce qui précède, fournit ici quelques renseignements qui ne figurent pas dans le *Dictionnaire du commerce* de Savary, ni dans celui de l'Encyclopédie.

2. V. l'article du *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique.

3. V. Dernis, *Histoire des compagnies de commerce*.

4. Deschamps, *Histoire de la question coloniale en France*, p. 200-202. V. aussi aux Archives nationales la liasse F[12] 502. Un ancien mémoire s'y trouve contenu qui attribue à l'influence du cardinal Mazarin la création par les sieurs de la Poterie et de la Vigne d'une compagnie de colonisation ayant l'Amérique méridionale comme objectif.

rou et le Maroni et y envoya de nombreux colons dirigés par MM. de Bessner et de Préfontaine[1]. On sait comment échoua cette malheureuse entreprise, trop connue dans notre histoire coloniale sous le nom d'expédition de Kourou.

Sous l'administration de M. de Sartine, une compagnie fut formée à l'effet de tirer enfin quelque parti de Cayenne et des ressources jusque-là négligées de ce comptoir. C'est de cette seconde compagnie de Cayenne qu'il nous reste à dire quelques mots.

Elle fut établie sous le nom de *Compagnie de Cayenne* ou *de la Guyane française*, en 1777. Dès le 10 octobre de cette année, le Ministre de la marine (M. de Sartine) faisait savoir à la chambre de commerce de Marseille que la compagnie de la Guyane venait d'obtenir le privilège exclusif de la traite des noirs et du commerce de la gomme, tant à Gorée que sur les côtes d'Afrique, depuis le cap Vert jusqu'à la rivière de Casamance. Les associés en la nouvelle compagnie se proposaient surtout d'étendre les cultures de la Guyane. Les nègres qu'ils allaient transporter ne devaient servir uniquement qu'au défrichement des terres et ne sortiraient pas de la Guyane. Les spéculations des armateurs pourraient donc s'exercer librement après comme avant[2].

On trouve de longs détails sur les agissements de cette compagnie dans les mémoires de Malouet, commissaire général de la marine, ordonnateur à Cayenne de 1777 à 1778[3].

La Compagnie s'était installée sur la montagne Lucas,

1. V. pour plus de détails, E. Daubigny, *Choiseul et la France d'outre-mer après le traité de Paris*. Paris, 1892, in-8. V. aussi sur la Guyane en 1762, et sur l intéressante entreprise confiée par Choiseul à cette date au sieur de Béhague, Froidevaux, *Une mission géographique et militaire à la Guyane en* 1762 (*Annales de Géographie*, janv. 1892, p. 218-231), et sur la Guyane actuelle et son avenir, le bel ouvrage de l'explorateur H. A. Coudreau, *La France équinoxiale* (Paris, 1887, 2 vol. in-8, avec atlas).

2. O. Teissier, *Inv. des archives historiques de la chambre de commerce de Marseille*, p. 65.

3. V. Malouet, *Mémoires sur les colonies* (Paris, an X), t. III.

dans la crique Ouanari, et, le long du fleuve de l'Oyapock, jusqu'à la crique Gabaret.

Le chef-lieu de la Compagnie était au poste d'Oyapock. Malouet, estimant mauvais le sol d'Oyapock, aurait voulu qu'on installât le principal comptoir au pied de la rivière d'Ouanari, à partir de la montagne Lucas.

Nous ne savons trop quels résultats obtint la compagnie de Cayenne fondée en 1777 et dont M. Paultz était le principal intéressé ; mais on peut assurer qu'ils furent presque entièrement négatifs. Il y avait pourtant beaucoup à faire. Malouet écrivait, en effet, de Cayenne, à la date du 17 juin 1778 : « La Compagnie doit se considérer comme « fondatrice d'une colonie, car il n'en existe point ici. On « ne peut donner ce nom à 400 pauvres habitants épars « çà et là sur la plus mauvaise terre de la Guyane[1] ».

On voit à quelle misérable situation était réduite la colonie. Elle ne paraît pas en être jamais sortie.

La compagnie de Cayenne se maintint cependant telle quelle jusqu'en 1784. A cette date un arrêt fut rendu, le 11 janvier 1784, qui supprimait le privilège exclusif de la traite des noirs à Gorée et laissait à la Compagnie celui de la traite de la gomme dans la rivière du Sénégal. La Compagnie se maintint, dans ces nouvelles conditions, jusqu'à la fin de l'ancien régime[2], époque à laquelle elle fut supprimée, en même temps que toutes les autres compagnies.

La liquidation resta longtemps pendante. En l'an X, elle durait encore ; témoin l'avis suivant inséré au *Journal de Paris* du 19 prairial an X.

« Les actionnaires intéressés en l'ancienne *compagnie de* « *la Guyane francaise* sont prévenus que le lundi 25 prai- « rial présent mois, à 6 h. du soir, il se tiendra dans le

1. Malouet, *op. cit.*, t. III, p. 244.

2. Un arrêt du Conseil du 5 février 1788 porte évocation au Conseil du roi de toutes contestations nées ou à naître au sein de la compagnie de la Guyane française. (V. à la Bibliothèque nationale, *Manuscrits Joly de Fleury*, fonds ranç., vol. 1723, f° 189 r°.)

« cabinet de Me Bordin, notaire de ladite compagnie, une « assemblée générale dans laquelle il sera délibéré sur « des objets importants à la liquidation. Les actionnaires « intéressés sont instamment invités à s'y réunir et à se « munir de titres justificatifs de leur droit de vote. »

§ 6. Compagnie des Indes occidentales ou d'Occident.

Fondée en 1664 quelques années après la chute de Saint-Christophe, elle réunit entre ses mains toutes les possessions françaises situées en Amérique : Canada, Terre-Neuve, Antilles, Cayenne, etc., et toute la côte occidentale d'Afrique, du cap Vert au cap de Bonne-Espérance. — Encouragements donnés à la Compagnie. — Son organisation. Son fonctionnement. Son monopole. — Passeports ou permissions délivrées par elle. — Fâcheuse situation de la Compagnie. — Création, à ses dépens, d'une compagnie du Sénégal. — Dissolution de la compagnie des Indes occidentales et réunion de ses possessions au domaine royal. — Prospérité des îles d'Amérique, une fois le commerce des colonies ouvert aux armateurs français.

La première compagnie qui ait été fondée aux Indes occidentales est la compagnie des îles de l'Amérique ou de Saint-Christophe dont il a été question ci-dessus[1]. La compagnie dont nous nous occupons actuellement ne fut créée que quelques années après la chute de la compagnie de Saint-Christophe, puisqu'elle date de 1664.

En 1664, des diverses compagnies d'Amérique précédemment fondées par la France une seule existait encore, mais de nom seulement, la compagnie de la terre ferme d'Amérique ou du Canada. La compagnie de la France équinoxiale ou de Cayenne n'était plus. Quant à la compagnie des îles d'Amérique, nous avons vu comment elle avait été liquidée. Les diverses îles étaient aux mains de propriétaires isolés, incapables de résister, soit aux attaques, soit à la concurrence des nations européennes. Pour remédier à un état de choses aussi préjudiciable aux intérêts de l'État

1. Elle a été appelée d'ailleurs quelquefois *Compagnie des Indes occidentales* ; mais on la connaît bien plus sous le nom (que nous lui avons donné) de *Compagnie de Saint-Christophe* ou *des îles de l'Amérique*.

et à ceux de ses sujets, Louis XIV établit en 1664 (édit du 28 mai) la *compagnie royale des Indes occidentales,* fondant dans cette nouvelle compagnie le peu qui restait des trois précédentes [1].

Les îles françaises furent rachetées au nom de la nouvelle compagnie. L'ordre de Malte et les autres propriétaires furent remboursés. La Guadeloupe et les îles adjacentes furent estimées 125,000 l.; la Martinique, 120,000 l.; la Grenade, 100,000 l.; les diverses possessions de l'ordre de Malte, 500,000 l. [2].

On traita, enfin, avec ce qui restait des associés de la compagnie de la Nouvelle France (ou de la terre ferme d'Amérique ou du Canada) de 1628 [3].

L'édit avait été rendu le 28 mai 1664. Les lettres patentes publiées en conséquence furent expédiées le 11 juillet 1664.

Par ces lettres, le Roi accordait à la nouvelle compagnie, en toute propriété, justice et seigneurie, le Canada [4], les îles des Antilles, l'Acadie, Terre-Neuve et ses îles, Cayenne et les pays de terre ferme de l'Amérique depuis la rivière des Amazones jusqu'à celle de l'Orénoque, avec faculté d'y faire seule le commerce pendant 40 ans, aussi bien qu'à toute la côte d'Afrique, du cap Vert au cap de Bonne-Espérance, et nommément à la côte de Guinée et au Sénégal.

Remarquons-le en passant, la Compagnie avait dans les Antilles un champ assez vaste, et elle ne fit guère d'efforts sérieux pour s'étendre dans l'Amérique septentrionale [5], encore moins pour mettre à profit ses concessions d'Afrique.

1. Voir d'intéressants mémoires sur la Martinique, la Guadeloupe, etc., à la Bibliothèque nationale, volume 31 des Mélanges de Colbert. (V. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 498.)

2. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 268.

3. V. plus haut à l'article : Canada (Compagnie du).

4. Du nord du Canada à la Virginie et à la Floride.

5. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 506. L'éminent historien ajoute : la colonisation ne s'en porta que mieux. Et cette pensée ne manque pas de justesse à certains points de vue.

Aux grands avantages que recevait ainsi la Compagnie le 28 mai 1664, d'autres furent encore ajoutés deux jours après (30 mai 1664). Le Roi lui accordait la remise de la moitié des droits des fermes pour les marchandises qu'elle enverrait du royaume aux colonies, ou des colonies en France[1]; le pouvoir de nommer les gouverneurs et tous les officiers de guerre et de justice, même les prêtres et curés; le droit de déclarer la guerre et de faire la paix, quand elle le jugerait nécessaire. Le souverain ne se réservait que la foi et l'hommage lige, et une couronne d'or, du poids de 30 marcs, à chaque mutation de Roi. Les armes de la Compagnie consistaient en un écusson en champ d'azur, semé de fleurs de lis sans nombre: deux sauvages servant de supports, avec une couronne tréflée.

Tant d'avantages et de privilèges attiraient les souscriptions. « Le nombre des actionnaires ou intéressés que l'on « avait fixé, dit Labat, fut bientôt rempli; et comme la « nouveauté enchante toujours les Français, il y avait presse « à y porter son argent[2] ». Les fonds recueillis permirent d'armer en moins de six mois plus de quarante-cinq vaisseaux[3]; bâtiments d'ailleurs fort petits, puisqu'ils n'étaient guère, à cette époque, que de deux cents à trois cents tonneaux, en moyenne[4].

A l'aide de ces vaisseaux, la Compagnie prit aussitôt

1. A rapprocher de ces remises celles qui résultent des arrêts du Conseil rendus en faveur de la compagnie des Indes occidentales le 12 février 1665. (Arch. nat., E 1728, arrêts portant les nos 23 et 24.)

2. Berlioux, *André Brue*, p. 23.

3 *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 641-642.

4. Nous avons trouvé de nombreuses listes de bâtiments dans les papiers existant aux archives de la Marine et des colonies (fonds des compagnies de commerce), bâtiments mis par l'État à la disposition de ces sociétés. Le plus gros vaisseau que nous nous souvenions d'y avoir rencontré est de 700 tonneaux; il y en a plusieurs de 100 à 150 tonneaux (tonneau de 2,000 livres). Nous sommes loin du tonnage moyen des steamers d'aujourd'hui, tonnage de 900 à 1,000 tonneaux, et de celui qu'atteignent couramment les bâtiments les plus nouvellement construits, tonnage de 2,500 à 2,800 tonneaux (tonneau de 1,000 kilos).

possession de tous les lieux compris dans sa concession et y établit son commerce. D'assez nombreux colons vinrent se fixer aux Antilles, désireux de profiter des faveurs accordées à tous premiers habitants. L'exemption de tous impôts personnels était octroyée, en effet, aux fondateurs de manufactures, de sucreries et, en général, d'établissements utiles. Les soldats congédiés qui passaient aux îles françaises d'Amérique jouissaient pendant deux ans de l'exemption de la capitation. Quant aux simples émigrants français, ils obtenaient, moyennant un engagement de dix-huit mois[1], leur passage gratuit.

Les religionnaires ou protestants ainsi que les juifs y étaient tolérés[2], chose exceptionnelle, à cette époque.

La monnaie étant peu abondante auxdites îles, on se servait d'objets d'échange : on payait ainsi en sucre ou en tabac son médecin, son notaire, etc. Ce n'est qu'en 1670 que Louis XIV y fit transporter du billon[3].

La mauvaise administration de la compagnie des Indes occidentales, les pertes que les Anglais lui avaient fait subir, l'incendie de cinq vaisseaux en pleine rade à la Martinique entravèrent singulièrement le succès de ses affaires.

Un état dressé au mois de novembre 1667[4] montre que la Compagnie devait encore, à ce moment, 720,000 l. sur le prix d'acquisition des îles des Antilles, et que le service des seuls intérêts de ses diverses dettes avait déjà absorbé plus de 300,000 l.

Elle possédait, à cette date, une flotte de 32 vaisseaux.

1. Ils s'engageaient comme cultivateurs ou comme ouvriers.

2. En 1683-1685, on les persécuta ; mais sans les forcer, cependant, à quitter les Iles. Partout ailleurs, nos colonies étaient interdites aux religionnaires et aux Juifs.

3. L'envoi de cette grossière monnaie suffisait aux premiers besoins de la colonie naissante.

4. Cet état est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies (papiers de la compagnie des Indes occidentales).

Un autre document, rédigé également en novembre 1667[1], nous apprend que, sur ces 32 vaisseaux, 14 étaient, à ce moment, aux îles d'Amérique; 10 à la Rochelle; 3 au Havre et 5 en mer. Les plus gros de ces bâtiments n'étaient que de 350, 380 ou 400 tonneaux.

Le commerce des îles françaises d'Amérique ne pouvait être fait, au début, que par la compagnie des Indes occidentales ou par des bâtiments français munis d'une permission de la Compagnie. Cette dernière avait, en effet, reçu le pouvoir d'accorder des autorisations de commerce et elle les délivrait aux armateurs moyennant un droit de 6 l. par tonneau de mer, à l'entrée des îles, et de 5 0/0 à la sortie desdites îles, sur toutes les marchandises[2]. Mais, dès 1669, le Roi s'arrogea le monopole de ces autorisations[3].

En 1671, les vins de Madère furent exceptés du privilège de la Compagnie, et leur commerce fut déclaré libre.

De nombreux passeports étaient constamment délivrés aux marchands de Nantes ou de Saint-Malo. Ces passeports, accordés par le Roi depuis l'arrêt du 12 juin 1669, furent déchargés, par arrêt du 9 décembre de la même année, de l'ancien droit de 6 l. par tonneau; et un arrêt du 4 juin 1671 réduisit à 3 0/0 l'ancien droit de douane de 5 0/0[4].

La Compagnie y perdait, on le devine, le meilleur de ses avantages. Aussi un auteur fort compétent a-t-il pu dire que, dès 1672, elle était complètement ruinée[5]. En dix ans, elle avait perdu plus de trois millions de livres.

Le gouvernement n'avait jamais cessé, pourtant, de lui donner tous les encouragements en son pouvoir. Combien de fois ne voyons-nous pas dans les comptes de Louis XIV figurer quelque gratification en faveur de la compagnie

1. V. les archives du Ministère de la marine et des colonies.
2. V. aux Archives nationales le registre H 1588^{49}.
3. Acte du 12 juin 1669 (v. Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 211).
4. V. aux Archives nationales le registre H 1588^{49}.
5. P. Clément, *Histoire de Colbert*, t. I, p. 505.

des Indes occidentales, témoin ces 3,021 l. accordées à ses directeurs le 1er octobre 1671[1], « à cause du bœuf de France « qu'ils ont fait porter dans les îles françaises d'Amérique, « au lieu de celui d'Irlande[2] » ?

La Compagnie étant impuissante à tenir ses engagements, le Roi la déchargea, par arrêt du 9 avril 1672, du commerce qu'elle devait faire et nomma des commissaires pour régler l'emploi des effets à elle appartenant.

Ces commissaires s'arrêtèrent à deux mesures capitales :

1° La création de la compagnie du Sénégal ;

2° La dissolution de la compagnie des Indes occidentales.

I. *Création de la Compagnie du Sénégal.*

Le 8 novembre 1673, la compagnie des Indes occidentales ou d'Occident vendit aux sieurs François, Egrot et Raguenet « l'habitation et effets du Sénégal avec la faculté « d'y négocier et jusques à la rivière de Gambie, moyennant « la somme de 75,000 l. » payables un tiers comptant, un tiers 15 jours après l'avis reçu[3] en la ville de Paris de la prise de possession de ladite habitation et effets, et l'autre tiers dans un an[4]. Ce contrat de vente fut approuvé par arrêt du 11 novembre 1673.

1. J.-J. Guiffrey, *Les comptes des Bâtiments du Roi*, t. I, col. 552. Comment cette mention figure-t-elle aux comptes des bâtiments du Roi ? Sans doute parce que ces 3.021 liv. furent prises sur quelque fonds des bâtiments.

2. On sait que le bœuf salé d'Irlande formait, aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'une des principales matières alimentaires des colonies françaises. Y importer des viandes salées de France, au lieu des salaisons d'Irlande, constituait donc une œuvre patriotique et digne de tout encouragement.

3. Cet avis fut reçu à Paris, le 13 avril 1674.

4. Arch. nat., série G7, carton 1312.

II. *Dissolution de la Compagnie des Indes occidentales.*

Le 31 décembre 1674, le Roi acquit pour lui-même et réunit à son domaine toutes les terres et îles de la compagnie des Indes occidentales qu'il déclara ouvertes pour le trafic à tous ses sujets, et il remboursa toutes les actions des particuliers. Les droits perçus jadis par la Compagnie — ils étaient réduits depuis 1671 au droit de douane de 3 0/0 sur les marchandises sortant des Iles — devinrent l'objet d'une ferme spéciale concédée par le Roi sous le nom de « *Trois pour cent du domaine d'Occident*[1] ». Le Roi abandonnait à la Compagnie, en échange de ses possessions, les 1,300,000 l. qu'il lui avait prêtées, durant le cours de sa concession.

Cette révocation subite ne fut pas uniquement causée par l'impuissance où se trouvait la Compagnie de se soutenir, quoiqu'elle eût fait de grandes pertes pendant la guerre avec l'Angleterre, et qu'elle eût été obligée de faire des emprunts pour plus d'un million et même d'aliéner le droit qu'elle avait au commerce exclusif des côtes d'Afrique.

« Il lui restait encore de puissantes ressources; mais « comme on ne l'avait proprement établie que pour faire « rentrer dans les mains des Français le commerce des « Indes d'Occident que les Hollandais en avaient arraché, « elle ne paraissait plus d'une si grande nécessité. Cette « vue se trouva alors toute remplie, les négociants français, « à qui la Compagnie avait souvent accordé des permis- « sions pour le négoce des îles Antilles et du Canada, y « ayant tellement pris goût et s'étant si bien faits à cette « navigation, qu'on ne devait plus craindre qu'il repassât « jamais chez les étrangers[2] ».

1. On retrouve, pendant tout le XVIII^e siècle, ce droit de 3 0/0 du domaine d'Occident, dont nous venons d'indiquer l'origine.

2. *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, v° Compagnie des Indes occidentales, t. I, p. 641-642.

Au moment de la dissolution (1674), François Bellinzani et Pierre Daulieu étaient directeurs généraux de la Compagnie. Le siège de la direction était à Paris, rue Quincampoix[1]. La liquidation de la compagnie d'Occident (ou des Indes occidentales) fut confiée par arrêt du 22 février 1676 au sieur de la Calle.

Les directeurs de la Compagnie avaient été déchargés, dès le 24 mai 1675, de l'administration des dettes et effets de la Compagnie[2]. L'administration des colonies d'Amérique ne changea pas pour cela, elle dépendit seulement du Roi au lieu de dépendre de la Compagnie. Les trois agents principaux de la Compagnie restèrent sous le nom de « directeurs » à l'administration des domaines et affaires des îles de l'Amérique. On créa de plus, dans ces îles, un intendant de police, justice et finances, pour contrôler le pouvoir du gouverneur. On décida, du reste, en 1681 qu'en cas de conflit l'intendant devait céder[3].

Les principales marchandises qu'apportaient en France les vaisseaux de la Compagnie et que continuèrent à y introduire les armateurs de Nantes, de Saint-Malo ou de Rouen, une fois rendu libre le commerce des Iles, étaient le sucre, le tabac, l'indigo, la casse, le coton, l'écaille de tortue, les pelleteries (castor, loutre), les bois de teinture et la marqueterie.

Les relations d'affaires entre la France et ses colonies d'Amérique ne firent, d'ailleurs, qu'augmenter pendant toute la première moitié du XVIII[e] siècle, malgré des réglements vexatoires et des prescriptions surannées. C'était, en général, des salaisons d'Irlande que nos vaisseaux portaient aux Antilles. Le fret de retour se composait, le plus souvent, de parties de sucre et d'indigo.

1. Avant Law, on le voit, la rue Quincampoix était fréquentée par les banquiers et gens d'affaires.

2. Archives nationales, arrêt du 24 mai 1675, reg. E 492[b], n° 89.

3. Cl. Dareste. *Histoire de l'administration en France*. t. II. p. 271.

Il en fut ainsi jusqu'aux guerres avec l'Angleterre dans lesquelles périt notre marine, tant marchande que militaire.

§ 7. Compagnie de la Louisiane ou d'Occident.

Première compagnie créée par Robert Cavelier de La Salle, 1684-1687. — Seconde compagnie fondée par Antoine Crozat, 1712. — Elle est absorbée en 1717 par la compagnie d'Occident que Jean Law vient de constituer. La compagnie d'Occident se transforme en compagnie des Indes.

Robert Cavelier, sieur de La Salle, de Rouen, avait découvert la Louisiane et le Mississipi (1669-1683). Il obtint du Roi en 1684 l'autorisation de fonder, pour l'exploitation de ces lointaines régions, une compagnie de commerce et partit pour l'Amérique avec quatre vaisseaux chargés de soldats, de colons et de provisions. Mais une fois entré dans le golfe du Mexique, La Salle ne put reconnaître le fleuve à l'embouchure duquel il pensait fixer la colonie naissante, et il dut débarquer sur une côte inconnue, à l'entrée d'une rivière, où il vit périr peu à peu tous les siens. En juillet 1685, il ne restait pas 100 colons. Quand La Salle fut assassiné le 20 mars 1687[1], les Espagnols eurent beau jeu pour achever la destruction totale de la malheureuse colonie.

Sept ou huit ans après, le sieur d'Hiberville reconnaît le cours du Mississipi, puis meurt à son troisième voyage. Il appartenait au riche financier, Antoine Crozat, de tenter de créer les établissements que ses compatriotes avaient vainement essayé jusque-là de fonder. Le 14 septembre 1712[2], des lettres patentes lui furent accordées qui lui permettaient de faire seul pendant 15 ans le commerce dans toutes les terres possédées par le Roi et bornées par le nouveau

1. Nous résumons ici Dernis (Histoire manuscrite des compagnies de commerce).

2. Ces lettres patentes se trouvent en maint endroit. V. notamment aux Archives nationales, Bibliothèque administrative, v° Commerce maritime; v. aussi Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XX, p. 576.

Mexique et autres, sous le nom de gouvernement de la Louisiane. Le préambule de l'acte rappelait les essais de colonisation précédemment tentés sur l'ordre du Roi.

L'île Dauphine, appelée jadis île du Massacre, et l'embouchure du fleuve Saint-Louis ou Mississipi formaient le centre de la concession.

Les lettres patentes renfermaient en 16 articles tous les privilèges et immunités d'usage et aussi toutes les exceptions et les réserves qu'il plut au Roi d'y faire.

Voici l'analyse des principaux articles :

Le troisième donne au sieur Crozat la propriété de toutes les mines, minières et minéraux qu'il aura découverts et fait fouiller, pendant les quinze années de sa concession.

Le cinquième lui permet de négocier audit pays toutes sortes de pelleteries, à l'exception du commerce des castors, qui est défendu au sieur Crozat, même dans l'étendue de la Louisiane, pour ne point préjudicier aux habitants de la Nouvelle France, qui en font leur principal négoce.

Le huitième ordonne l'envoi de deux vaisseaux par an pour soutenir les colonies, et entretenir le négoce de la Louisiane.

Le dixième, le onzième et le douzième articles parlent de l'exemption, ou totale ou en partie, de plusieurs droits dont le Roi fait remise au sieur Crozat, en faveur de ce nouvel établissement et des dépenses qu'il lui convient faire pour le soutenir.

Enfin, le quatorzième lui permet la traite des nègres, qu'il ne pourra néanmoins faire que par lui-même, et avec la permission de la compagnie de Guinée, et seulement pour les vendre aux habitants de la colonie de la Louisiane.

Les pelleteries, les cuirs verts et les laines de la colonie formaient les principaux articles du futur négoce. On y joignait — du moins en espérance, — les soies, l'indigo, l'or, l'argent, les perles et pierres précieuses.

La colonie de la Louisiane commençait à prospérer et à profiter des avantages de la paix conclue à Utrecht, en 1713, quand la mort de Louis XIV et le changement de direction qu'elle imprima à la politique générale attirèrent du côté des affaires maritimes et coloniales l'attention du gouvernement. Si la colonie de la Louisiane était dans une bonne situation, la Compagnie du même nom végétait assez misérablement. Antoine Crozat demanda, dans ces conditions, à se défaire de son privilège qui n'allait pas pour lui, nous l'avons vu, sans d'assez lourdes charges. S'il faut en croire un auteur contemporain[1], il aurait aussi été effrayé par la Chambre de justice. Quoi qu'il en soit, le 23 août 1717, un arrêt du Conseil le déclara déchargé de toute obligation relative à la compagnie de la Louisiane. Un édit du même mois (août 1717), enregistré au Parlement le 6 septembre 1717, conféra à la compagnie en ce moment formée par Law sous le nom de compagnie d'Occident[2] le privilège que Crozat venait de rendre.

Le 12 septembre 1717, un arrêt du Conseil nomma pour directeurs de la nouvelle compagnie les sept personnes suivantes :

1. Jean Law, directeur général de la Banque[3] ;
2. Dartagniette, receveur général des finances d'Auch ;
3. Duché, receveur du Bureau des finances de la Rochelle ;
4. Moreau, député du commerce de la ville de Saint-Malo ;
5. Piou, id. de Nantes ;
6. Castaignettes, négociant ;
7. Mouchard, député du commerce de la ville de la Rochelle.

1. Challamel, *Mémoires du peuple français*, p. 326. « Crozat, effrayé par la « Chambre de Justice, avait renoncé au monopole du commerce de la Louisiane, « 1717 ».

2. L'édit a été imprimé souvent. V. aux Archives nationales, carton coté K 910, n° 15 ; et Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XXI, p. 149.

3. Le 20 mai 1716, des lettres patentes avaient été rendues contenant règlement pour la Banque générale du sieur Law ; le 25 juillet de la même année, une déclaration royale avait été donnée au sujet des endossements de la Banque générale.

En décembre de la même année (1717), un édit du Roi fixa à cent millions le fonds de la *compagnie d'Occident*[1]. « Tout « y fut déclaré non saisissable, excepté les cas de banque- « route ou de décès des actionnaires[2]. » Les fonds demandés, — cent millions payables en billets d'État, pour lesquels le Roi devait constituer 4 millions de rente, et divisés en 200,000 actions de 500 l. chacune, — furent recueillis avec une si grande facilité que le 16 juillet 1718 la souscription était close, et dès le mois, « on commença à « payer les intérêts des six premiers mois de l'année cou- « rante pour les actions que chaque particulier y avait « prises.

« Peu de temps après la clôture de la caisse, arriva de « la Louisiane le premier vaisseau, que la compagnie « royale d'Occident y avait envoyé, et ce retour, quoique « pas extrêmement riche, ne laissa pas de donner de gran- « des espérances du succès de cette colonie, par quantité « d'échantillons des précieuses marchandises qui s'y trou- « vent ou qui s'y cultivent, et qu'on a lieu d'attendre en « plus grande abondance, à mesure que l'établissement « des Français et leur commerce avec les sauvages s'y for- « tifieront[3]. En 1718, la compagnie d'Occident fut reçue « adjudicataire de la ferme du tabac pour 4,020,000 l. Elle « en rendit l'usage libre en l'assujettissant à un droit.[4] »

Le succès de la compagnie d'Occident, la hausse de ses actions, étaient tels qu'elle se trouva très facilement absorber les autres compagnies de commerce du temps. Chacune pensait assurer le succès de ses opérations en se fondant dans la compagnie de Law.

1. V. l'édit aux Arch. nat., carton coté K 910, n° 16.

2. Saint-Simon, *Mémoires* (éd. de 1856), t. XV, p. 237-238.

3. *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 660. Bancroft dit que la compagnie française fit débarquer, le 25 août 1718, 800 émigrants dans la Louisiane. (*Histoire des États-Unis*, trad. de l'anglais, Paris, 1863, in-8°, t. V, p. 39.)

4. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., p. 563.

En janvier 1719, la compagnie du Sénégal, en mai celle d'Orient et de la Chine, en juin celle d'Afrique, vinrent se fondre dans la compagnie d'Occident. Par l'article 12 de l'édit de réunion de mai 1719, le Roi ordonne qu'elle s'appellera désormais *Compagnie des Indes,* et par édit de juillet 1720 *Compagnie perpétuelle des Indes*. Elle absorbe encore les compagnies de Saint-Domingue (arrêt du 10 septembre 1720) et de Guinée (27 septembre 1720)[1].

Bref, elle demeure seule.

C'est à l'article de la compagnie des Indes que nous avons résumé son histoire et jeté un coup d'œil d'ensemble sur l'œuvre de Law.

§ 8. Compagnies de Guinée, de la mer du Sud et de l'Assiente.

Fondation de la compagnie de Guinée, 1684. Son fonctionnement. Sa réorganisation. — Création d'une compagnie de la mer du Sud, en 1698. — Elle fusionne avec la compagnie de Guinée. — La compagnie de Guinée reçoit, en 1701, le monopole de l'Assiente (*Asiento*) ou fourniture des nègres nécessaires aux colonies espagnoles. Elle prend le nom de compagnie de l'Assiente.— Organisation de la Compagnie. — Traite des nègres. — Pièces d'Inde. — Difficultés qu'éprouve la Compagnie à s'acquitter de ses obligations. Sa mauvaise situation financière. — Bilan de la société, 1711. — Sous-traités faits par la Compagnie pour la traite des nègres avec Chourio (1707), avec Cassard (1712), etc. — Le traité d'Utrecht enlève l'Assiente à la France et le donne à l'Angleterre. — La compagnie française dépossédée réclame une indemnité à l'Espagne. — La Compagnie ne voit pas son privilège renouvelé ; le commerce de la Guinée est, en effet, rendu libre ; mais, dès 1720, le monopole est rétabli au profit de la compagnie des Indes. — Liquidation de la compagnie de Guinée ou de l'Assiente. Détails sur son organisation administrative. — Conditions de la traite. — Négriers de Porto-Bello et de Panama. — Permissions pour la traite délivrées par la Compagnie. — Cargaisons de navires de traite. — Frais et bénéfices des armateurs.

Ces trois compagnies, sous divers noms, n'en ont fait en somme qu'une seule. Nous leur consacrons donc un article unique.

La compagnie du Sénégal étant impuissante à utiliser

1. Pour plus de détails, v. le *Recueil d'arrêts et autres pièces pour l'établissement de la compagnie d'Occident.* (Amsterdam, 1720, 1 vol. in-12.)

dans toute son étendue le privilège commercial qui lui avait été accordé, le Roi lui retira par arrêt du 12 septembre 1684 le privilège exclusif du trafic sur les côtes de Guinée, de la rivière de Serra-Lionne ou de Gambie au cap de Bonne-Espérance, et il permit à tous ses sujets de faire librement le commerce dans cette partie des côtes de l'Afrique.

Mais à peine cet arrêt était-il rendu que la nécessité apparut au gouvernement de confier à une nouvelle compagnie le soin d'ouvrir ces relations d'affaires.

Une déclaration royale fut rendue, à cet effet, à Fontainebleau, au mois d'octobre 1684[1].

Sa Majesté a été informée, dit cet acte, que la compagnie du Sénégal a une concession trop vaste. Cette concession va du cap Blanc au cap de Bonne-Espérance et comprend 1,500 lieues de côte. Cette compagnie en exclut tout commerçant et prétend monopoliser le commerce des cires, gomme, morfil, cuir, et même des nègres (indispensables aux colonies françaises d'Amérique) et de la poudre d'or.

Aussi le Roi a-t-il, par un arrêt du Conseil, révoqué le privilège de la compagnie du Sénégal de faire seule le commerce de la côte de Guinée, de la rivière de Gambie au cap de Bonne-Espérance.

En conséquence, Louis XIV crée une compagnie de Guinée « *qui sera composée*, dit le Roi, *de ceux de nos sujets* « *que nous choisirons à cet effet*, » pour faire seuls le commerce depuis la rivière de Gambie jusqu'au cap de Bonne-Espérance, et pour tranporter seuls les nègres nécessaires aux Antilles ; à l'exception de la compagnie du Sénégal qui pourra transporter les nègres qu'elle traitera au Sénégal.

1. V. cette déclaration aux Archives nationales, registre O1*28, f° 422 v° à 428 v°. Il faut en rapprocher l'arrêt du 6 janvier 1685, que nous avons déjà eu l'occasion de mentionner (v. ci-dessus, p. 228, à l'article de la compagnie du Sénégal). C'est à tort qu'un auteur anonyme du siècle dernier (v. aux Archives nationales, la liasse F12 502) place en janvier 1684 l'institution de la compagnie de Guinée.

Cap Vert et lieux circonvoisins, jusque et *y compris* la rivière de Gambie seulement. Le privilège de la compagnie de Guinée durera vingt ans, à dater du premier voyage des vaisseaux qui iront en Guinée. La compagnie de Guinée ne devra aucune indemnité à la compagnie du Sénégal ni à aucune autre.

La compagnie de Guinée pourra établir des forts, organiser des troupes, établir des comptoirs, etc. Elle ne pourra donner d'emploi ni aucune commission qu'à des gens de la Religion catholique, apostolique et romaine. Elle devra envoyer des prêtres en Guinée en nombre suffisant pour son personnel. A l'expiration des vingt ans, tous les établissements de la compagnie de Guinée resteront sa propriété.

Les vaisseaux de la compagnie de Guinée pourront se rendre dans la rivière de Gambie, mais seulement pour y traiter des vivres et faire de l'eau et du bois, sans que leurs capitaines puissent y faire aucun acte de marchand, attendu que le commerce de la rivière de Gambie est réservé à la compagnie du Sénégal.

La déclaration de 1684 sur la compagnie de Guinée règle la question des prises. Quant aux contestations avec d'autres compagnies françaises, elles se règleront en Conseil du Roi.

Les marchandises que la compagnie de Guinée rapportera en France d'Afrique ou des îles d'Amérique seront exemptes, conformément à l'arrêt du Conseil du 30 mai 1664, de la moitié des droits d'entrée. Sont encore accordées diverses dispenses de droits d'octroi de villes et autres, en faveur de ce qui sera acheté pour l'armement desdits vaisseaux de la compagnie de Guinée.

En somme, toutes les dispenses accordées à la compagnie des Indes orientales en 1664, et depuis à la compagnie du Sénégal, sont conférées par le Roi à la compagnie de Guinée.

La compagnie de Guinée s'engage, en retour, à apporter chaque année : en Amérique, durant les 20 ans de sa con-

cession, 1,000 nègres de Guinée ; et en France, 1,000 marcs de poudre d'or les deux premières années, et 1,200 marcs les autres années. Le Roi accorde à la compagnie de Guinée, comme gratification, la somme de 13 l. par chaque tête de nègre de Guinée qu'elle aura porté en Amérique. Quant à la poudre d'or, le gouvernement payera 20 l. de gratification pour chaque marc de poudre apporté en France[1].

Le but principal que l'on se proposait par la création de la compagnie de Guinée était d'affranchir nos colonies d'Amérique de l'importation étrangère des nègres nécessaires à l'exploitation des terres. Mais on n'y parvint, au début, qu'à moitié et on ne tarda pas, dans la suite, à y renoncer presque complètement.

La Compagnie remplissant ainsi fort mal ses engagements, le Roi subrogea, par arrêt du 9 juillet 1701, aux anciens intéressés de la Compagnie divers financiers qui lui paraissaient offrir plus de garanties et dont les principaux se nommaient Magon, Crozat, Thomé, Bernard.

Ainsi fut reconstituée la compagnie de Guinée ; mais il est à noter que ce fut sur des bases moins exclusives, en ce qui concerne le commerce libre, et à des conditions plus lourdes en ce qui regarde la Compagnie. La nouvelle compagnie de Guinée dut s'engager à porter annuellement 3,000 nègres aux colonies d'Amérique, tandis que la précédente n'en exportait qu'un millier en Afrique. Le Roi donnant aux associés une prime de 13 l. par tête de nègre, il eut à fournir ainsi 26,000 l. de plus de prime.

Quant aux armateurs, le gouvernement, par une innovation heureuse, pourvut à leurs intérêts en faisant une obligation aux intéressés en la nouvelle compagnie « d'accorder « la permission d'aller en Guinée à tous les marchands qui « voudraient y envoyer des vaisseaux pour faire la traite

1. Les lettres du Roi adressées au Parlement pour l'enregistrement de la présente déclaration sont datées de Fontainebleau, 8 novembre 1684.

« des nègres[1]. » Ainsi recevaient satisfaction les plaintes du commerce libre disant que la compagnie de Guinée avait intérêt à n'entretenir que très peu de bâtiments et à ne transporter que peu de nègres pour ne pas en faire diminuer le prix[2].

Compagnie de la mer du Sud.

Deux ou trois ans auparavant, un fait s'était produit qui touche de très près à l'histoire de la compagnie de Guinée, c'est la création en 1698 de la *Compagnie de la mer du Sud*. La compagnie des Indes orientales n'avait encore fait aucun établissement dans la mer du Sud, quand le Roi, par lettres patentes de septembre 1698, constitua à son détriment une compagnie privilégiée appelée à commercer pendant trente ans depuis le cap Saint-Antoine, sous la côte déserte [3], jusqu'aux détroits de Magellan et de Lemaire et jusqu'aux côtes et îles baignées par l'océan Pacifique. La Compagnie était destinée à porter le titre de compagnie de la mer du Sud ou de la mer Pacifique.

L'océan Pacifique baigne une énorme longueur de terres: elles n'étaient pas toutes comprises dans la concession de la nouvelle compagnie.

La Chine, le Japon, Manille et les Indes orientales demeurèrent ainsi en dehors de sa sphère d'action.

Un grand engouement se déclara, au début, pour la compagnie de la mer du Sud. Ce fut à qui voudrait être du voyage projeté par elle. M. de Gennes, officier désigné d'abord pour commander l'expédition, s'étant récusé au

1. Arch. nat., septembre 1701, lettre de M. Amelot à M. le contrôleur général, carton coté G^7 1686.

2. V. Cl. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 400. Plaintes du député de Dunkerque.

3. Le cap de Saint-Antoine figure, on le sait, à l'entrée de la rivière de Buenos-Ayres, sur la côte orientale de l'Amérique du Sud.

dernier moment, ce fut un officier de Saint-Malo, M. de Beauchesne-Gouin, qui accepta la direction de l'entreprise. La petite flotte composée de quatre navires mit à la voile, de la Rochelle, le 17 décembre 1698. M. de Beauchesne emmenait avec lui deux ingénieurs. Ils explorèrent, de concert, pendant un an le détroit de Magellan et les alentours inhospitaliers du cap Horn.

L'expédition revint en France sans avoir obtenu de résultats commerciaux satisfaisants, mais avec de nombreux et précieux renseignements hydrographiques sur les régions si peu connues qu'elle avait explorées [1].

La Compagnie n'était pas désireuse de renouveler une tentative si peu lucrative. A peine constituée, nous la voyons se fondre avec la compagnie de Guinée et former avec elle la compagnie de l'Assiente.

Réunion de la compagnie de la mer du Sud à la compagnie de Guinée.

Nous n'avons pas de textes précis à invoquer à l'appui de la fusion que nous indiquons, mais il est certain qu'en 1698 fut créée la compagnie de la mer du Sud ou de la mer Pacifique [2], dont le secrétaire d'État de la Marine fut le premier directeur [3]. Il n'est pas moins certain qu'on ne voit mentionner à partir de 1701 que l'*unique* compagnie de Guinée ou de l'Assiente. D'où il résulte, d'une façon évidente, que la compagnie de la mer du Sud et celle de Guinée ou de l'Assiente ne font bien qu'une seule et même compagnie, à dater de 1701 [4].

1. V. le *Magasin pittoresque*, année 1858, 26e année, Paris, in-4°, p. 226-229 et 275-277.

2. V. Dernis, *Histoire manuscrite des compagnies de commerce*.

3. Mémoire de Ponchartrain père, 1699. (A. de Boislisle, *Corresp. des contrôl. gén.*, t. II, appendice, p. 466.)

4. Le sieur de la Lande-Magon, négociant à Saint-Malo, écrivant le 15 mars

L'auteur de l'article consacré dans l'Encyclopédie méthodique (Dictionnaire du Commerce) à la *Compagnie de la mer du Sud*, dit d'ailleurs expressément : « c'est proprement la *compagnie de l'Assiente*, dont on a parlé ci-« dessus, qui mérite et qui porte cette qualité, ayant eu « son principal établissement à Buenos-Ayres [1]. » Et il ajoute que diverses associations de Malouins trafiquant dans l'océan Pacifique pourraient bien porter aussi ce nom de *Compagnies de la mer du Sud*, mais qu'il n'appartient, à tout prendre, qu'à la compagnie de l'Assiente.

La compagnie de Guinée, qui avait été créée en 1684 et reconstituée en 1701 (9 juillet), reçut à la fin de cette dernière année une singulière augmentation de force et de puissance ; nous voulons parler du privilège de l'Assiente, « *el pacto del asiento de negros* [2], que le roi d'Espagne lui concéda à ce moment.

C'était une compagnie portugaise, la compagnie royale de Guinée (de Portugal), qui se trouvait alors en possession de la traite des nègres d'Espagne.

L'Espagne était incapable, en effet, de fournir à ses colonies les bras nécessaires, et d'y importer elle-même les nègres dont elles avaient besoin. Sa marine était à peu près en ruine. « Il est certain, écrivait en mars 1680 un bon juge, « que l'Espagne déchoit tous les jours de plus en plus. Les

1705 au contrôleur général, lui disait à propos de la compagnie de la mer Pacifique qu'elle « ne subsiste plus », et cependant qu'elle « croit s'être acquis un « privilège prohibitif dans les dites mers à l'exclusion de tous autres, qui est un « droit imaginaire...» (A. de Boislisle, *Corresp. des contrôl. gén.*, t. II, p. 240, n° 770.) Le même négociant parle encore un peu plus tard « de la compagnie chi-« mérique de la mer du Sud, laquelle ne subsiste plus. » (24 mai 1705. — A. de Boislisle, *op. cit.*, t. II, p. 251, n° 811.)

1. T. I, p. 656.

2. On sait, à propos de traite des nègres, que le pape Nicolas V a autorisé le commerce des noirs. L'Église, d'ailleurs, au moyen-âge, « n'a pas régulièrement combattu l'esclavage », ni, ajoutons-le, aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles. (V. dans la *Revue historique* de janvier-février 1892, l'analyse d'un ouvrage d'Otto Langer par M. Paul Viollet, membre de l'Institut.)

« Espagnols bien sensés et qui regardent les choses sans « passion voient avec déplaisir sa décadence et son affai- « blissement[1]. » La convention aux termes de laquelle l'Assiente passa à la compagnie française de Guinée fut signée à Madrid, le 27 août 1701, par M. Ducasse, chef d'escadre des armées navales de S. M. Très-Chrétienne, en vertu de la permission de Sadite Majesté et sur la procuration de la compagnie royale de Guinée[2]. Les intéressés en la compagnie royale de Guinée établie en France s'engageaient à transporter dans les îles et terres fermes possédées en Amérique par la monarchie espagnole les nègres nécessaires à la culture des plantations; ils recevaient, en échange, pour une période de douze ans le monopole de ce transport. Le 10 novembre 1701, la rescision de l'Assiente de la compagnie portugaise avait été proclamée. Le traité passé avec la compagnie française commença à courir à dater du 1er mai 1702[3].

Louis XIV s'était intéressé pour un quart dans les affaires de la compagnie de l'Assiente[4] et avait nommé Pontchartrain son procureur et fondé d'intérêts[5]. En l'absence de Pontchartrain, M. Lehaguais était désigné pour le remplacer au milieu des directeurs de la Compagnie.

Les archives du Ministère de la marine conservent d'intéressants documents sur l'organisation de la Compagnie et les arrangements financiers qui furent pris au moment de sa création. Il s'y trouve notamment un projet de conven-

1. Paris, 28 mars 1680. Mémoire remis par le sieur du Halde à Colbert sur les Indes espagnoles (Archives du Ministère de la marine et des colonies, fonds de la compagnie d'Amérique.) Du Halde citait, parmi les causes de cet état, le trop grand nombre de colonies, le manque de bras, et surtout la grande quantité de couvents. 60.000 cordeliers existaient, par exemple, en Espagne, à cette date.

2. Le traité fut ratifié par Louis XIV, le 1er septembre 1702.

3. La plupart de ces renseignements sont empruntés aux papiers conservés aux archives de la Marine et des colonies (carton de la compagnie de l'Assiente).

4. Nous désignerons désormais la compagnie de Guinée, de la mer du Sud et de l'Assiente, sous le seul nom de compagnie de l'Assiente.

5. Par arrêt du 19 octobre 1701.

tion où sont indiquées sommairement les dépenses et les recettes à prévoir par les intéressés en la nouvelle société. On remarque, dans ce document, au chapitre des nègres à fournir, les mots : « tonneaux de nègres, à 3 nègres pièce d'Inde par tonneau », expressions humiliantes pour la dignité humaine. Le mot « *pièce d'Inde* » appliqué aux nègres est à signaler aussi : il indique des nègres d'une qualité supérieure. Les nègres du Cap vert, les nègres des Mines n'étaient pas considérés, en principe, comme pièces d'Inde ; les nègres de la côte de Guinée répondaient seuls, en général, à cette dénomination.

Aux termes du projet de convention dont il s'agit, le Roi de France devait, autant que faire se pourrait, mettre à la disposition de la compagnie de l'Assiente, moyennant un salaire suffisant, les vaisseaux nécessaires au service de la traite. La Compagnie prévoyait l'impuissance où elle pourrait être de fournir à elle seule le nombre de nègres porté au traité, et elle faisait appel, dès ce premier moment, au concours d'entreprises étrangères de transport et de traite. Elle s'était d'ailleurs engagée formellement, en échange du privilège qu'elle recevait, à donner des *permissions* aux négociants qui en demanderaient pour « traiter » des nègres[1]. Enfin, parmi les frais d'administration inscrits au projet en question, frais des directions des Indes, de France et d'Espagne, il convient de faire ressortir l'importance considérable des présents affectés au Conseil supérieur des Indes siégeant en Espagne. Ces présents étaient dissimulés sous la rubrique *pensions,* mais ces pensions n'avaient évidemment pour but que d'assurer à la Compagnie, d'une façon durable, la bienveillance de la Junte des Indes.

Nous avons vu plus haut que la compagnie de Guinée, une fois investie du privilège de l'Assiente, ne fit plus en réalité, sous les noms de compagnies de Guinée et de l'As-

1. V., à l'appui de notre assertion, le registre conservé aux Archives nationales sous la cote F[12] 51, au f° 101, séance du 3 mars 1702.

siente, qu'une seule et même compagnie. On chercha cependant, au moins en fait de comptabilité, à distinguer les deux sociétés et à maintenir séparés leurs intérêts. Nous extrayons d'un rapport rédigé vers 1701 quelques lignes intéressantes[1]; elles indiquent les mesures que l'on prit pour obtenir le résultat désiré: « Et comme la compagnie de Gui-
« née ne peut être séparée du corps de l'Assiente par les
« privilèges exclusifs dont cette compagnie est pourvue
« pour le commerce de Guinée, il est néanmoins important
« que, quoique membre de ce corps, elle soit distinguée dans
« la conduite, dans les comptes et dans les fonds. Le Roi ni
« le Roi d'Espagne ne pouvant entrer dans cette portion de
« société, il sera donc nécessaire que les intéressés dans
« l'Assiente le soient aussi dans la compagnie de Guinée
« pour la fourniture de 3,000 nègres aux îles de l'Amérique
« par un fonds séparé de six à sept cent mille livres, et
« gouvernés par une direction particulière qui n'aura aucun
« rapport à l'Assiente que pour jouir *inutilement* des privi-
« lèges de Guinée et des prérogatives en commun.

« Et comme ce fonds de six à sept cent mille livres ne
« suffirait pas pour la fourniture des Iles, la Compagnie
« pourra accorder des passeports aux négociants des ports
« de mer pour aller en Guinée, ce qui satisfera à leurs con-
« ditions et achèvera la fourniture nécessaire aux îles de
« l'Amérique. Ces deux compagnies agiront toujours dans
« un même esprit pour l'augmentation du commerce de
« Guinée et se serviront des mêmes commis et supporte-
« ront les frais des établissements par proportion. »

Le 1er mai 1702 avait été la date indiquée pour l'entrée en fonctions de la nouvelle compagnie de l'Assiente. Ses débuts ne furent pas heureux. Le premier vaisseau que la Compagnie envoya à Buenos-Ayres, y parvint bien au commencement de l'année suivante (1703). Mais assailli par une

1. Ce mémoire est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies (carton de la compagnie de l'Assiente).

tempête terrible, il se perdit à l'entrée du port. Trois cent vingt-cinq nègres y périrent. Cette catastrophe ne coûta pas moins de 90,000 piastres à la Compagnie.

Les opérations suivantes ne furent pas toutes aussi malheureuses. La Compagnie introduisit un certain nombre de nègres à la Havane, à Vera-Cruz, à Buenos-Ayres. Elle s'en défaisait, en général, moyennant 300, voire 400 livres par tête. Ces prix représentaient, en somme, pour elle un suffisant bénéfice. Malheureusement, elle avait à souffrir d'une concurrence illicite fort active. Les Anglais, les Hollandais, les Portugais faisaient entrer en fraude nombre de nègres dans les colonies espagnoles. Ils les cédaient à bien meilleur marché que la compagnie de l'Assiente. On conçoit facilement quel préjudice celle-ci en éprouvait. Aussi les réclamations étaient-elles fréquentes de sa part. La Junte de l'Assiente, faisant partie à Madrid du Conseil des Indes, avait souvent[1] à répondre aux plaintes des Assientistes en cette matière, et à chercher les moyens de prévenir toute importation étrangère de *pièces d'Inde*.

La compagnie de l'Assiente ne voulait pas que d'autres qu'elle introduisissent des nègres en Amérique, bien qu'elle se sentît incapable d'en fournir elle-même, à beaucoup près, le nombre fixé par le traité de 1701. Le traité parle, en effet, de 4,000 noirs par an ; et la Compagnie avait grande difficulté, le plus souvent, à en importer un millier seulement chaque année.

Elle ne voulait pas davantage consentir à se dessaisir au profit de quelque nation rivale de cette fourniture dont elle sentait toute l'importance. En 1706, des négociants anglais lui offrirent vainement de lui livrer à la Jamaïque tous les

1. Citons simplement l'avis donné par la Junte à Madrid, le 2 octobre 1705, sur un mémoire envoyé à ce propos par l'ambassadeur de France au Roi d'Espagne. Il fut décidé, à cette date, que les nègres ainsi importés seraient déclarés libres sous certaines conditions et que leurs possesseurs devraient en restituer la valeur. (V. l'avis en question aux archives du Ministère de la marine et des colonies, carton de la compagnie de l'Assiente.)

noirs dont les Assientistes pourraient avoir besoin. Sur l'avis des conseillers les plus sages[1], la Compagnie refusa la proposition. Elle craignait, à juste titre, de laisser les Anglais s'immiscer dans ses affaires ; car, une fois admis à s'en mêler, ils n'auraient pas tardé à y prendre les meilleures parts, à chasser les armateurs français des Antilles et à défier toute concurrence.

La Compagnie venait, à cette date, de voir renouveler depuis peu (en janvier 1705) le privilège de sa concession. Ses affaires pourtant ne s'en trouvaient pas mieux. Les causes de cet insuccès étaient multiples.

Les principales étaient le mauvais choix, l'incapacité et les malversations des capitaines employés par la compagnie de l'Assiente. La Compagnie, au lieu de confier à un de ses directeurs le soin de présider à l'armement des navires destinés à la traite, s'adressait à un armateur ou commissionnaire qui cherchait uniquement, dans l'affaire, son propre intérêt et se trouvait, d'ailleurs, généralement ignorant des besoins à satisfaire. Aussi voyait-on parfois des cargaisons de nègres souffrir d'énormes pertes, faute d'un peu d'expérience et d'attention de la part des armateurs. Les futailles contenant l'eau se trouvaient, par exemple, en mauvais état et fuyaient. Pareil accident arriva à *la Renommée* (peu avant 1706), et l'on vit le jour où il faudrait jeter à la mer les noirs que portait ce bâtiment, faute de pouvoir leur donner à boire.

Les capitaines ne prenaient pas toujours les précautions suffisantes pour maintenir en bonne santé leurs chargements de « pièces d'Inde ». Tel navire, *l'Amphitrite,* par exemple, parti des côtes de Guinée avec 600 noirs, n'en portait plus que 300 à son arrivée à Buenos-Ayres, le reste ayant péri durant la traversée.

Un mémoire officiel conservé aux archives du Ministère

1. Et notamment de M. Daguesseau, le père du chancelier.

de la marine et des colonies[1] expose, en détail, la situation fâcheuse de l'Assiente en 1706 et les moyens qu'il pourrait y avoir d'y porter remède. On y propose une excellente mesure pour garantir la Compagnie contre le manque de précautions des capitaines à l'égard des cargaisons de noirs. Cette mesure consisterait à intéresser les officiers à la santé des nègres pendant la traversée, en leur permettant de vendre à leur profit un dixième de la cargaison emportée d'Afrique. Si un capitaine charge ainsi 500 noirs sur la côte de Guinée et s'il peut les amener tous à Buenos-Ayres ou à Vera-Cruz, il ne sera comptable vis-à-vis de l'Assiente que de 450 têtes. Les 50 autres, soit 1/10e, seront vendues à son profit[2]. S'il y a eu 2, 5, 10 ou 20 décès pendant la traversée, c'est 2, 5, 10 ou 20 nègres de moins pour le capitaine, car il ne prélève le 10e que sur le montant des nègres exportés d'Afrique ; et les pertes éprouvées par la cargaison durant le trajet sont à sa charge et restent imputables sur sa part[3].

Aux plaintes contenues dans le mémoire que nous venons d'analyser s'en pouvaient ajouter bien d'autres. On le vit, trois ans après, quand la compagnie de l'Assiente fit dresser la note des cédules qu'elle se proposait de demander à la cour d'Espagne pour le bien et l'avantage de ses intéressés (décembre 1709)[4]. A résumer cette note, on trouve que la Compagnie demandait les réformes suivantes :

1° Les officiers du Roi d'Espagne n'exigeront plus de la Compagnie le droit de 33 écus 1/3 par chaque pièce d'Inde importée qu'ils ont indûment levé sur elle jusqu'ici.

2° En cas de déni de justice des juges conservateurs, les

1. V. le carton de la compagnie de l'Assiente. Le mémoire est intitulé : « Des causes du mauvais état des affaires de la compagnie de l'Assiente. »

2. Les trois quarts du produit de la vente de ces 50 nègres devaient être pour le capitaine ; le dernier quart pour les officiers.

3. *Sur sa part*, c'est-à-dire sur celle du capitaine et sur celle des officiers (v. la note ci-dessus).

4. V. aux archives de la Marine et des colonies, carton de la compagnie de l'Assiente, ce mémoire intitulé : « Cédules que l'on doit demander à la Cour « d'Espagne pour le bien et l'avantage du traité de l'Assiente. » (Décembre 1709.)

facteurs de la Compagnie pourront demander et proposer d'autres juges au roi d'Espagne.

3° Les navires de la Compagnie seront exempts de tous droits d'entrée ou de sortie dans les ports de Sa Majesté Catholique.

4° Aucun particulier des lieux d'Amérique où la Compagnie a ses comptoirs ne pourra vendre de nègres que devant le notaire de l'Assiente, et après avoir fourni la preuve que les nègres en question proviennent bien des bâtiments de l'Assiente.

5° La Compagnie aura toutes facilités pour se livrer au commerce des cuirs à Buenos-Ayres.

En dépit de tous les efforts qui se faisaient pour améliorer sa situation, les affaires de la Compagnie restaient dans un état difficile. En dehors des embarras qu'elle avait à la Cour d'Espagne, elle éprouvait quelque peine à se faire payer par le roi de France ce qu'il lui devait. Le compte dressé le 1er mai 1711 en est la preuve.

Aux termes de cet acte, qui comprend toutes les recettes et dépenses du 1er mai 1702 au 1er mai 1711, la situation s'établissait ainsi :

Actif. Le Roi devait à la Compagnie, pour dépenses faites par elle pour son service, la somme de :

1,417,008 l. 11 d.

Sur cette somme, 750,000 livres représentaient le quart d'intérêt que le Roi avait dans l'affaire.

Passif. La Compagnie devait par contre au Roi, pour le fret des vaisseaux de l'État prêtés à la Compagnie[1] pour son

1. Il m'a paru intéressant de relever aux archives de la Marine et des colonies les noms des 22 vaisseaux que le Roi prêta à la Compagnie de 1702 à 1711 et qui firent le transport des nègres de l'Assiente pendant cette époque. Les voici : *La Badine* (elle fit deux voyages). — *La Gaillarde*. — *L'Hirondelle*. — *Le Zirickzée*. — *L'Aigle*. — *Le Poli*. — *L'Avenant*. — *Le Dragon*. — *Le Marin*. — *Le Faucon*. — *L'Amphithrite* (elle fit deux voyages). — *Le Médemblick*. — *La Renommée*. — *L'Indien*. — *L'Africain*. — *La Sphère*. — *La ville de Hombourg*. — *Le Mignon*. — *Le Conventry*. — *Le Héron*. Le plus gros de ces bâtiments était de 700 tonneaux, le plus petit de 184; la moyenne de 300.

commerce, à raison de 7 livres par tonneau et par mois, la somme de :

1,037,321 l. 9 s. 9 d.

Balance. La balance se soldait donc par une somme de :

379,686 l. 17 s. 2 d.

que le Roi devait à la Compagnie, mais qu'il ne se pressait pas de lui rembourser [1].

Hors d'état d'exécuter ses engagements et d'introduire aux Iles la quantité de nègres prescrite, la Compagnie traitait avec des particuliers qui s'acquittaient à sa place de ses obligations. Elle signait ainsi, en 1712, un contrat d'armement en course avec Cassard, capitaine de vaisseau du Roi. Ce hardi marin, commandant une escadre de neuf bâtiments, s'engageait à livrer, au nom de la *Compagnie royale de Guinée et Traité de l'Assiente* [2], 1,500 nègres dans les Indes espagnoles, « de ceux qu'il pourra prendre dans la « course ou entreprise pour laquelle il se prépare. »

De ces 1,500 nègres, il en devait être fourni :

200 à Sainte-Marthe,
300 à Carthagène,
600 à Porto-Bello,
Et 400 à la Havane.

Total : 1,500.

Cassard prenait à sa charge tous les frais de transport et de nourriture et tous les risques. La Compagnie se chargeait uniquement d'exempter lesdits noirs du droit de 33 écus et 1/3 d'entrée dans les Indes qu'elle payait, pour chaque *pièce d'Inde* importée, à Sa Majesté Catholique le roi d'Espagne. En échange de la part de privilège que lui abandonnait ainsi la Compagnie, Cassard promettait de lui verser 30 0/0 du prix de vente des nègres, les nègres

1. Ce compte de mai 1711 est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. Remarquons ce titre, qui est le titre officiel de la Compagnie.

devant être vendus de concert par les agents de Cassard et par les facteurs et commis de l'Assiente[1].

La Compagnie avait déjà conclu, d'ailleurs, de semblables arrangements: témoin celui qu'elle avait passé le 25 novembre 1707 avec le sieur Chourio, marchand de l'île de la Martinique, lui permettant, moyennant un tribut annuel de 45,000 l., d'importer 150 nègres par an aux îles de la Marguerite, de la Trinité, de Commana, de Commanuyot, de Marecaye et de Porto-Rico[2].

De telles conventions n'avaient pas empêché la Compagnie de marcher de plus en plus vers la ruine. Le contrat passé en 1712 avec Cassard ne l'aurait pas sauvé davantage si des causes politiques n'avaient, d'autre part, précipité la catastrophe finale. Nous voulons parler des guerres malheureuses qui attristèrent la fin du règne de Louis XIV et ruinèrent, en quelques années, toute l'œuvre de Colbert : l'industrie et le commerce, la marine et les colonies. Lors des négociations d'Utrecht, les plénipotentiaires d'Angleterre donnèrent à entendre que le privilège de l'Assiente devrait appartenir à leurs nationaux. Le 14 mai 1712, près d'un an avant la signature du traité, M. de Fontanieu écrivait à Paris que c'était à Madrid, et non à Utrecht, que la compagnie (française) de l'Assiente devait négocier avec le conseil des Indes pour son indemnité. Il était donc déjà convenu que le privilège de l'Assiente serait retiré à la France et transféré à l'Angleterre.

Un mémoire, dressé en 1712, montre quelles réclamations élevait la compagnie de l'Assiente contre le traité qui allait la déposséder[3]. Elle avait payé à l'avance, aux termes

1. Tous ces détails sont empruntés au texte même du contrat passé entre la Compagnie et Cassard, contrat conservé dans les archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. Archives du Ministère de la marine et des colonies. Nous donnerons plus loin de nouveaux détails sur ces permissions ainsi délivrées à des particuliers par la compagnie de l'Assiente.

3. V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies, ce mémoire inti-

de l'Assiente, 2,000,000 l. de droits pour 20,000 nègres, qu'elle n'avait pu introduire aux Iles. Elle demandait, soit la prolongation de 3 années de concession, prolongation prévue au traité de 1701 ; soit l'affectation de deux ou trois ports à l'importation exclusive de ses nègres, la Havane, Vera Cruz ou Buenos-Ayres ; soit enfin, une indemnité en rapport avec l'énorme préjudice qu'elle éprouvait par le retrait de son privilège.

Le 1er mai 1713[1], la compagnie de l'Assiente fut dépossédée du privilège que le roi d'Espagne lui avait accordé en 1701 ; et la compagnie anglaise de la mer du Sud en fut investie, à sa place. Le roi de France, sanctionnant à l'avance cette mesure, avait déjà interdit formellement à ses sujets tout commerce, tout voyage, toute navigation dans la mer du Sud, du moins sans l'autorisation du roi d'Espagne[2]. Dépossédée, le 1er mai 1713, la Compagnie avait encore, aux termes de son traité, à compter sur deux années de jouissance, puisqu'il ne devait finir que le 1er mai 1715. Aussi s'empressa-t-elle de réclamer auprès du roi d'Espagne. La pièce suivante indique les dédommagements que la Compagnie sollicitait :

tulé : « Mémoire de la compagnie de Guinée et traité de l'Assiente. » V. aussi aux Archives nationales, sous la cote G7 662, aux Placets et Requêtes, la demande d'indemnité formée en avril 1713 par la compagnie de Guinée pour l'introduction des nègres dans les Indes espagnoles.

1. En vertu de l'article 18 du traité d'Utrecht.

2. V. l'ordonnance royale du 18 janvier 1712, la déclaration royale du 31 juillet 1713 portant cette défense (v. à la bibliothèque du Ministère de la marine, la *Collection des ordonnances*), et l'ordre du roi de France, du 25 janvier 1713, au sieur de Mirasol, « pour arrêter les vaisseaux françois qu'il soupçonnera ou aura avis d'être « destinés pour aller à la mer du Sud, sans en avoir la permission du Roi « d'Espagne. » (Même collection).

MÉMOIRE.

Pour être porté au Conseil de Régence.

Le Conseil estime qu'on peut accorder à cette Compagnie les lettres de recommandations qu'Elle demande pour Espagne.

Envoyer à M. le Maréchal d'Huxelles pour en écrire en conformité en Espagne.

« La compagnie de l'Assiente a été dépossédée, au premier mai 1713, du traité que le roi d'Espagne lui avait passé pour l'introduction des nègres dans les Indes d'Espagne. Son traité ne devait finir qu'au premier mai *1715*. C'était deux années dont elle avait droit de jouir, et qui ont été données aux Anglais. Cette dépossession forme la matière de plusieurs prétentions; mais, en attendant qu'elles soient réglées, la Compagnie demande à Sa Majesté Catholique de lui faire payer par les Anglais ces deux années que le roi d'Espagne leur a abandonnées, et qui lui appartiennent, montant à 800,000 l., sur le pied de 400,000 l. par an.

« Il est certain par son traité qu'il lui a été accordé trois années au delà des dix qui sont stipulées pour introduire les nègres que la guerre l'aurait empêchée de vendre dans les Indes ; la continuation de la guerre est constante, il est de même certain que de ces trois années, il en a été accordé deux aux Anglais, et outre que cette condition est insérée dans leur traité, il a été notifié à la Compagnie et à M. De Bonnac par le secrétaire des dépêches universelles un ordre du roi d'Espagne de ne plus envoyer de nègres aux Indes au delà du premier mai *1713*. Elle y a obéi ; et deux vaisseaux, qui étaient armés et prêts à partir, ont pris une autre destination ; ainsi la non-jouissance de ces deux années est certaine, prouvée même par l'ordre de Sa Majesté Catholique et le traité qu'elle a fait avec les Anglais, art. 1^er^ et 18. La Compagnie est, par conséquent, en droit d'en demander le dédommagement ; et en attendant qu'il puisse être réglé, elle se restreint quant à présent à la somme de 800,000 l., que le roi d'Espagne reçoit des Anglais pour les droits de ces mêmes deux années, qui appartiennent à la Compagnie incontestablement.

« Elle supplie aussi Sa Majesté Catholique de lui accorder « une cédule pour les gouverneurs et officiers royaux « des Indes d'Espagne, à l'effet de pouvoir retirer tous ses « effets qui sont dans les Indes (à quoi ils s'opposent) afin « de parvenir à faire un compte de société, sans quoi elle ne « pourra jamais le faire, et d'ailleurs les effets dépérissent « journellement ; ce qu'elle demande est formellement « porté par le traité fait avec Sa Majesté Catholique.

« Le prétexte dont ils[1] se servent est une promesse de « M. Ducasse de leur rapporter une cédule de Sa Majesté « Catholique pour quelques nègres qui ont été portés à « Carthagène, Porto-Bello et la Havane, pour le compte « de la compagnie de l'Assiente, par des barques anglaises « de la Jamaïque, les Anglais dudit lieu n'en ayant pas « voulu donner autrement. Il a été libre à cette compagnie « de prendre des nègres à la Jamaïque et à Curaçao. Con- « formément à la cédule du roi d'Espagne ci-attachée du « 4e juin *1706*, et quoi qu'elle eût pu le faire sans demander « le consentement des gouverneurs, M. Ducasse étant sur « les lieux voulut bien en avoir leur permission, ils y con- « sentirent tant par rapport au besoin de la colonie que « pour l'intérêt de Sa Majesté Catholique, mais ils exi- « gèrent de lui une promesse de le faire approuver par « S. M. C., comme cela a été fait pour le bien du service et « qu'il n'y a rien qui ne soit dans la règle. La compagnie « de l'Assiente espère que Sa Majesté Catholique ne fera « nulle difficulté de lui accorder l'ordre qu'elle demande « pour la décharge des gouverneurs et officiers royaux. »

Nous avons vu plus haut que la compagnie royale de Guinée et celle de l'Assiente ne formaient, au fond, qu'une seule et même compagnie. Il en fut autrement, est-il besoin de le dire, quand le roi d'Espagne eut abandonné à la compagnie anglaise de la mer du Sud le privilège de l'As-

1. Les gouverneurs et officiers royaux des Indes.

siente. La compagnie française, qui en avait joui précédemment, se trouva dès lors réduite au seul commerce de Guinée et au seul nom de *compagnie royale de Guinée*.

Le monopole de la compagnie de Guinée, qui était arrivé à terme en 1705, avait été renouvelé par Louis XIV en considération du traité de l'Assiente dont elle était appelée à jouir. Il n'en fut pas de même, une fois l'Assiente enlevée à la Compagnie. Le 20 octobre 1713, M. de Pontchartrain, Ministre de la marine, écrivait à M. de Champigny[1] que le Roi donnerait à tous les négociants des permissions d'envoyer leurs vaisseaux faire le commerce de Guinée[2]. Ce n'était pas que des particuliers ne se fussent offerts à faire les fonds d'une nouvelle compagnie ; mais Louis XIV n'avait pas jugé à propos de la former.

Dans les premières années du règne de Louis XV, le Régent partageant les mêmes sentiments rendit des lettres patentes (16 janvier 1716)[3] par lesquelles il donnait à tous les négociants du royaume une permission générale de faire librement le commerce des nègres et de la poudre d'or, depuis la rivière de Sierra-Leone inclusivement jusqu'au cap de Bonne-Espérance, à condition, néanmoins, de ne pouvoir armer leurs vaisseaux que dans les ports de Rouen, la Rochelle, Bordeaux et Nantes, à la réserve des négociants de Saint-Malo qui pourraient les armer dans leur propre port. Suivaient divers privilèges et exemptions que l'on concédait à ceux qui feraient ce commerce[4].

1. M. Bochart de Champigny était intendant de la marine, en résidence au Havre (v. les *Almanachs royaux* de 1713 et 1714).

2. Bibliothèque du Ministère de la marine, *Collection des ordonnances*, t. IV, f° 254.

3. Ces lettres se trouvent au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique (t. I, p. 656), au *Tarif des Fermes* (édition de Rouen, 1758, in-8°, p. 165), aux Archives nationales, *Bibliothèque administrative*, partie méthodique, v° Commerce maritime, etc.

4. Remarquons à quel point le privilège, l'exemption étaient inséparables, sous l'ancien régime, de toute institution, de toute administration. Voici que le Roi

Des arrêts spéciaux furent, d'ailleurs, rendus à ce sujet ; nous citerons l'arrêt du 15 janvier 1716 qui ordonne que les négociants qui ont envoyé des navires en Guinée depuis le mois de novembre 1713 jouiront de l'exemption de la moitié des droits, et celui du 28 janvier suivant qui décide que les négociants en question payeront les sommes portées par leurs soumissions entre les mains du trésorier de la Marine[1].

De nouveaux encouragements furent accordés par le Roi aux armateurs faisant le commerce de Guinée, le 9 décembre 1718 par un arrêt rendu à cette date. D'autres facilités leur furent encore données, en janvier 1719, quand le Roi permit aux négociants de Languedoc de faire directement le même commerce. Mais ces diverses faveurs ne suffisaient pas à maintenir prospère la traite des nègres et de la poudre d'or. Les colonies françaises d'Amérique ne recevaient que des envois insuffisants de pièces d'Inde. Le gouvernement prit un grand parti, et, par arrêt du 27 septembre 1720, il rétablit le monopole du commerce des côtes d'Afrique comprises entre la rivière de Sierra-Leone et le cap de Bonne-Espérance.

C'est au profit de la compagnie des Indes que ce monopole était reconstitué. Celle-ci s'engageait à porter annuellement aux Iles 3,000 nègres. Elle devait recevoir, en retour, 13 l. par tête pour tous les nègres transportés de Guinée aux Iles[2].

Ici pourrait finir l'article consacré à la compagnie de Guinée. Mais nous avons encore quelques mots à dire :

rend libre le commerce de Guinée et supprime le monopole de l'ancienne Compagnie. En même temps, par le même acte, il crée de nouveaux *droits*, *privilèges* et *exemptions* en faveur des négociants libres qui se livreront au commerce de la traite et de la poudre d'or, tant était alors impossible un *modus vivendi* vraiment libéral.

1. Ces deux arrêts sont à la bibliothèque du Ministère de la marine, *Collection des ordonnances*, t. IV, f^os^ 467 et 469.

2. Elle touchait encore cette prime en 1744. (V. aux Archives nationales le registre F^12^ 91, p. 173.)

1° sur la manière dont se fit la liquidation de la compagnie de l'Assiente; 2° sur l'organisation et l'administration de cette même compagnie pendant le temps de son union avec la compagnie de Guinée.

1°

Liquidation de la compagnie de l'Assiente[1].

La compagnie française de l'Assiente s'était vue retirer en 1713 le monopole de la traite des nègres nécessaires aux colonies espagnoles. Mais, aux termes de son contrat, elle avait encore, à cette date, deux années de jouissance à prétendre. Le monopole qu'elle avait reçu s'étendait, en effet, jusqu'à l'année 1715. De là des réclamations, des négociations, des pourparlers qui entraînèrent une liquidation fort longue et fort difficile.

Les deux pièces suivantes[2], rédigées la première en juillet 1714 et la seconde en juillet 1718, et adressées l'une au Ministre de la marine, l'autre au Conseil de la marine, montreront quelle était, à ce moment, la situation de l'ancienne compagnie française.

MÉMOIRE POUR LA COMPAGNIE DE L'ASSIENTE.

Lu au Roi, à Marly, le 4 juillet 1714.

« Les affaires que la Compagnie a à la Cour de Madrid « touchant le dédommagement que le Roi d'Espagne lui « doit pour raison de l'inexécution du traité de l'Assiente « dont elle a été évincée, l'ont engagée d'envoyer à Madrid « sous le bon plaisir de votre Grandeur le sieur Le Cor- « dier; à son arrivée, il y a eu l'honneur de saluer Sa « Majesté Catholique qui lui a promis de rendre justice à la « Compagnie. Ledit sieur Le Cordier a aussi vu M. Orry,

1. Tous les détails qui suivent sont empruntés aux documents conservés aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. Conservées aux archives de la Marine et des colonies.

« il lui a pareillement promis de lui rendre tout le service « qu'il pourrait, mais comme mondit sieur Orry a passé en « Catalogne, d'où il n'était point encore de retour suivant « les derniers avis, les affaires de la Compagnie y sont res- « tées en suspens jusqu'à son retour ; ledit sieur Le Cor- « dier écrit qu'il serait très nécessaire que S. Em. le « cardinal del Giudice fût informée des demandes de la « Compagnie, afin qu'elle eût la bonté d'en écrire à la Cour « d'Espagne et de les appuyer.

« La Compagnie prend la liberté de s'adresser à votre « Grandeur pour cet effet, se confiant dans tous les témoi- « gnages de bonté dont elle a bien voulu l'honorer pendant « le cours de son traité, et la supplie très humblement de « vouloir représenter à S. Em. que toutes les demandes que « le sieur Le Cordier a formées à la Cour d'Espagne sont « très justes et équitables. Elles consistent : 1° au rembour- « sement de deux millions-six-cent-mille livres que la Com- « pagnie a payées au Roi d'Espagne plus qu'elle ne doit « pour l'entrée des nègres dans les Indes, ayant payé les « droits entiers de trente-huit mille nègres qui n'ont pu y « être introduits par le malheur de la guerre.

« 2° Un dédommagement pour la non-jouissance des deux « dernières années de son traité dont la Compagnie a été « évincée, et que S. M. C. a cédées aux Anglais.

« 3° Le payement de quatre-vingt-dix-mille-huit cent- « soixante-onze livres neufs sols sept deniers dus à la Com- « pagnie pour solde du compte particulier entre S. M. C. « et elle, aux réserves portées au bas dudit compte dont le « sieur Le Cordier est porteur.

« La Compagnie espère, Monseigneur, que voulant bien « lui continuer l'honneur de sa protection et engager S. Em. « le cardinal del Giudice d'écrire en sa faveur au Roi d'Es- « pagne et à ses ministres, elle aura tout lieu d'en attendre « une bonne réussite. »

La seconde pièce, postérieure de quatre ans, se réfère au même objet.

COMPAGNIE DE GUINÉE ET DE L'ASSIENTE

« *A Nos Seigneurs du Conseil de la marine*

« Nos Seigneurs,

Espagne, 5 juillet 1718.

« Notre compagnie de Guinée, à qui le roi d'Espagne « avait cédé le traité de l'Assiente pour l'introduction des « nègres dans les Indes, lequel finissait au premier *Mai* « *1715*, ayant été évincée de deux années par celui que Sa « Majesté Catholique en a fait à l'Angleterre, à notre très « grand préjudice, à commencer à en jouir du premier Mai « *1713*, représente très humblement *à Nos Seigneurs* « qu'ayant fait tout ce qu'elle a pu auprès de la compagnie « d'Angleterre pour avoir raison des injustices que ses « employés dans les Indes d'Espagne nous ont fait par les « saisies de tous nos effets, sous prétexte que nous y avions « introduit des nègres depuis le premier *mai 1713*, préten- « dant qu'ils devaient être confisqués à leur profit, en « conséquence de l'article 18 de son traité, sans vouloir « entrer en considération que par ce même article et au bas « d'icelui, il est dit en ces termes : « *Bien entendu que pour* « *l'exécution de tout ce que dessus, et donner commencement à* « *l'Asiento d'Angleterre, la publication de la paix doit avoir* « *précédé* » ; or est-il que la paix n'a été publiée que plus « d'une année après ; notre compagnie soutient qu'elle a « été en droit d'y en introduire jusqu'à ladite publication, « d'autant plus que ces nègres introduits provenaient pour « la plupart des vaisseaux qui étaient partis de France pour « l'exécution de notre traité, avant que la paix fût faite ; « comme notre compagnie apprend que celle d'Angleterre « prétend faire juger cette question au Conseil d'Espagne « où elle a présentement tout accès, nous avons tout lieu « d'appréhender que ne s'étant pas voulu rendre à des rai-

« sons si justes et si convaincantes, elle n'y obtienne un « jugement en sa faveur.

« La Compagnie supplie très humblement le Conseil de « vouloir écrire à Monseigneur le duc de Saint-Aignan, « ambassadeur de Sa Majesté à la cour d'Espagne, pour « qu'il y obtienne un délai, afin de pouvoir envoyer une « personne à Madrid pour y soutenir les intérêts de notre « compagnie, celui qui y avait ci-devant notre direction « ayant présentement celle des affaires de la compagnie « d'Angleterre. »

On a vu, par les pièces qui précèdent, combien avançait peu le règlement des comptes de la compagnie de Guinée avec l'Espagne et avec la compagnie anglaise de la mer du Sud[1]. En 1718-1719, les anciens associés en la compagnie française avaient encore à porter devant les tribunaux espagnols diverses plaintes contre la compagnie anglaise. Ils réclamaient notamment : 1° quinze ou seize mille piastres pour 64 nègres saisis par les Anglais à la Havane, en février 1715, sur la compagnie française de l'Assiente ; 2° Seize mille piastres pour les maisons, meubles, nègres et ustensiles dont la compagnie anglaise s'était emparée, vers la même date, à Panama ; 3° Cinq ou six mille piastres pour des créances et de l'argent pris de même à Panama. En 1724, 1725 et 1730, de semblables réclamations étaient encore portées à Madrid et à Londres par l'ancienne compagnie française[2] qui n'arrivait pas, on le voit, à se faire restituer ce que les Anglais lui avaient pris de 1713 à 1715.

Un mémoire imprimé en 1730[3] évaluait à 4,212,492 l. 1 s. 7 d. le montant de ce que le roi d'Espagne devait à l'ancienne compagnie française de l'Assiente. Dans cette somme, le

1. Héritière, après la compagnie française de Guinée, du privilège de l'Assiente.

2. Nous empruntons tous les détails qui précèdent, et ceux qui suivent sur la liquidation de l'ancienne compagnie française de l'Assiente, aux papiers conservés aux archives du Ministère de la marine et des colonies (papiers de la *Compagnie de l'Assiente*).

3. 31 p. in-f°.

solde du compte particulier du roi d'Espagne avec la Compagnie jusqu'au 1er mai 1729 montait à 466,512 l. 1 s. 7 d.; et l'on comptait le montant des saisies et dépôts forcés opérés à Panama pour 68,569 piastres

—	à Carthagène	pour	16,141 p.
—	à Santo-Domingo	pour	9,099 p.
—	à la Havane	pour	59,351 p. ;
Soit un total de			153,160 piastres

Le 31 décembre 1743, la Compagnie estimait qu'il lui était dû par le roi d'Espagne 3,235,771 l. 6 s. 3 d., plus diverses sommes laissées à la discrétion de Sa Majesté Catholique.

On conçoit que l'établissement de ces comptes, la poursuite de ces longues réclamations obligeaient l'ancienne compagnie française de l'Assiente à entretenir à Paris, à Madrid et à Londres, des agents spéciaux. A Paris, notamment, elle avait des bureaux, des directeurs généraux, des employés chargés de la suite des affaires [1].

Nous venons de citer le montant des sommes que la Compagnie réclamait au roi d'Espagne. Elle avait aussi des créances à faire valoir sur le roi de France. Le 18 décembre 1755, les sieurs de Vanolles, de Persan et Kolly, directeurs de la compagnie de l'Assiente [2], présentèrent, en effet, le compte suivant aux commissaires nommés par le roi de France pour le recevoir :

Dû à la Compagnie par le Roi. .	323,879 l. 13 s. 4 d.
Plus en parties sursises et laissées à la justice de Sa Majesté . .	81,568 l. 17 s. 9 d.
Total.	405,448 l. 11 s. 1 d.

Qu'advint-il, en dernière analyse, de ces réclamations ? Les Cours de France et d'Espagne acquittèrent-elles jamais

1. Du reste, elle avait encore, entre autres débris de ses anciennes possessions, des terrains à Saint-Domingue. Elle vendit ainsi au Roi en 1722 (10 mai), un terrain sis à l'île Saint-Louis, côte de Saint-Domingue.

2. Ils avaient été nommés par délibération du 7 décembre 1734.

leurs dettes envers l'ancienne compagnie française de l'Assiente ? Nous ne saurions le dire exactement. Toujours est-il que le 16 septembre 1770, il y avait encore des pourparlers à Versailles au sujet des comptes de la Compagnie. Il y a lieu de croire qu'à la chute de l'ancien régime la liquidation restait encore inachevée [1].

2°

Organisation et administration de la compagnie de l'Assiente[2].

La compagnie de l'Assiente avait son siège à Paris. Elle y tenait ses assemblées.

Quant aux nègres, objet principal ou plutôt unique de son commerce, qu'elle importait aux Indes espagnoles, elle les répartissait, suivant les besoins, entre ses agences de Panama, de Carthagène et de Buenos-Ayres. Ces agences avaient à leur tête des directeurs. Le directeur de Carthagène avait 5,000 écus d'appointement. Ses collègues touchaient, sans doute, un traitement semblable. Régulièrement, les différends entre les intéressés de l'Assiente se plaidaient au siège de l'Amirauté de la table de marbre de Paris. Quelquefois, cependant, ils étaient portés devant le Conseil du Roi, par une de ces évocations si fréquentes au siècle dernier. Quant aux contestations survenant entre la Compagnie et le gouvernement espagnol, c'est à Madrid qu'elles étaient portées et devant un Conseil spécial détaché du grand Conseil des Indes.

1. Au milieu de ces pourparlers, diverses entreprises essayaient de prendre corps. Il s'en forma notamment une sous le titre d'*Association de commerce maritime pour la traite des nègres, le commerce de l'Amérique et la pêche.* La pièce qui nous la fait connaître est un arrêt du Conseil du Roi, du 7 février 1768, cassant une sentence rendue le 3 avril 1767 au siège de la Table de marbre à Paris et qui homologuait un prétendu règlement concernant cette entreprise (V. l'arrêt aux Archives nationales, Bibliothèque administrative, v° Commerce maritime, à la date).

2. Tous les détails qui suivent sont empruntés aux documents conservés aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

La compagnie de Guinée, en acceptant le privilège de l'Assiente, avait contracté l'obligation d'introduire dans l'Amérique espagnole 48,000 *pièces d'Inde* en dix ans. Ces nègres devaient être de la côte de Guinée, c'est-à-dire des pays connus au XVIII^e^ siècle sous les noms de côte des Graines, côte des Dents et côte d'Or. Le comptoir de Juda et d'Ardre comptait parmi ceux qui fournissaient les nègres les plus estimés. Aux termes du traité de l'Assiente, la Compagnie ne devait point introduire de nègres du Cap Vert ou des Mines, reconnus comme moins propres à la traite et ne comptant pas comme « pièces d'Inde ». La Compagnie payait aux Indes par chaque noir un droit d'entrée de 33 piastres 1/3.

C'est à Porto-Bello, lieu où se tenait la foire des galions, qu'arrivaient les vaisseaux de la traite. Le directeur du département de Panama y recevait les nègres, les logeait dans une grange plus ou moins saine et les envoyait, après quelques jours de repos, à Panama, de l'autre côté de l'isthme.

En 1702, la négrerie de Porto-Bello était placée dans un marais très humide, au bord de la mer ; c'était une sorte de grange qui n'avait pas coûté cher à construire. « Cette « négrerie, rapporte un témoin oculaire, le s^r^ Legendre-« Darminy. a son plancher de bois à demi-hauteur d'homme « pour y coucher les nègres ; et elle en peut contenir 800 à « 900 qui y mourront tous bientôt, ajoute l'agent dont nous « reproduisons les paroles, pourvu qu'ils y restent[1]. »

De Porto-Bello, les nègres étaient conduits à la négrerie de Panama, où il s'en vendait environ 2,000 par an, au prix fixe de 300 piastres[2]. « Panama, dit encore Legendre-

1. Procès-verbal rédigé par Legendre-Darminy sur sa gestion aux Indes occidentales pendant la tournée qu'il y fit en 1702, 1703 et 1704 pour l'Assiente royale des nègres. Procès-verbal daté de Guelva, côte d'Espagne, 31 mars 1704. (Archives du Ministère de la marine et des colonies.)

2. Sur lesquels le roi d'Espagne, nous l'avons dit, percevait un droit de 33 piastres 1/3.

« Darminy, est un port de la mer du Sud dans une heu-
« reuse situation par le commerce du Pérou dont il est pour
« ainsi dire le magasin général. Cette ville était ci-devant
« fort puissante en richesses, mais depuis sa destruction
« par les flibustiers, qui arriva il y a environ 30 ans[1], elle
« n'est plus que l'ombre de ce qu'elle était auparavant[2]. »

De Panama, le nègre, vendu par la Compagnie à quelque traitant, était conduit par celui-ci à Lima. Ce transport, qui se faisait par terre, revenait, en moyenne, à 68 piastres 3 réaux par tête. Le nègre se vendait couramment 650 à 700 piastres à Lima, tandis qu'il ne valait que 300 piastres à Panama. Encore ce dernier prix était-il fort élevé et encourageait-il la contrebande. Des marchands d'esclaves introduisaient en fraude des noirs qu'ils livraient au prix de 150 ou de 180 piastres ; ils les tenaient cachés chez quelque prêtre ou religieux, asile sacré pour tous en ce temps et en ces lieux, et ne les en tiraient que pour les remettre à leurs acquéreurs.

La compagnie de l'Assiente, ne pouvant seule transporter d'Afrique aux Indes espagnoles la quantité de nègres prescrite, traitait avec des particuliers qui fournissaient à sa place les *pièces d'Inde* nécessaires au service des colonies. A diverses reprises, le sieur Danican passa ainsi des contrats avec la compagnie de l'Assiente. La compagnie de Saint-Domingue (représentée par ses directeurs MM. de La Boulaye et Chipaudière-Magon) prit, de son côté, la sous-ferme de Vera-Cruz. La compagnie de l'Assiente prélevait, en général, un droit de 27 l. par tête sur chaque nègre porté de la sorte à Saint-Domingue, et de 14 l. seulement sur ceux qui étaient vendus aux îles du Vent.

La cargaison des bâtiments négriers se composait, pour la majeure partie, de marchandises tirées de Hollande que les armateurs obtenaient assez facilement permission de faire entrer en France pour la traite.

1. C'est-à-dire vers 1672-1674.
2. Procès-verbal rédigé par Legendre-Darminy.

Au commencement du XVIII[e] siècle[1], le sieur Labroulière, de Nantes, passa ainsi un traité avec la compagnie de l'Assiente à l'effet d'envoyer *le Saint-Pierre* à la côte de Guinée, pour y charger des nègres à destination de l'Amérique. Le gouvernement lui permit, à ce propos, de tirer de Hollande :

20,000 livres de bouges ou cauris.
250 pièces d'indiennes.
2,000 bassins de cuivre.
140 pièces de salemporis (toile bleue des Indes).
2,000 livres de poudre à feu.
4 caisses de pipes à fumer.
4 caisses de couteaux.
50 pièces de guinée (toile bleue).

On ne lui refusait que l'introduction de 500 pièces de *platilles*, sorte d'étoffe d'Allemagne, et de 1,000 barres de fer de Suède. L'administration le soupçonnait de destiner à la consommation du royaume ce fer de Suède et peut-être même ces étoffes d'Allemagne[2].

Voici le détail d'une autre cargaison d'articles de Hollande qu'on permit au même temps, au sieur Montaudouin, de Nantes[3], d'introduire en France pour la traite des nègres :

25 millions de bouges ou cauris.
1 millier de pièces d'indiennes ou toiles peintes.
1,700 pièces de toiles coton bleu, blanc et rayé.
200 peignes de Harlem.
30 livres d'ambre jaune.
12 caisses de pipes à fumer.
2 caisses de couteaux à nègre.
500 livres d'épicerie.

L'administration refusait, en même temps, l'entrée de :

200 pièces de *Silésie*.

1. En 1713.
2. V. aux Archives nationales, le registre F[12] 58, f° 187.
3. Le port de Nantes était le grand port d'attache des bâtiments négriers

800 pièces de *perpétuanne*.

10 chaudières de cuivre.

40 livres de corail. Elle renvoyait le sieur Montaudouin à se procurer étoffes et chaudières en France[1], où il les trouverait, et à tirer de Marseille le corail qu'il lui faudrait[2].

On voit que les cauris ou coquillages, monnaie restée en usage en Afrique, et les pièces d'étoffes formaient le fonds de ces cargaisons. On ne s'étonnera pas d'y voir figurer des couteaux et de la poudre à feu ; mais on remarquera sans doute les peignes de Harlem et les caisses de pipes à fumer.

La mortalité était grande sur les bâtiments négriers, et les frais de transport et d'assurances très coûteux. Il y avait, cependant, place à de larges bénéfices pour l'armateur.

Le sieur Danican s'étant engagé, au commencement du XVIII[e] siècle, à transporter sur deux vaisseaux 850 nègres à Buenos-Ayres, on calcula que 550 seulement arriveraient à destination, vu la mortalité. Voici quel était le bilan dressé à ce sujet :

Chaque nègre était évalué, prix d'achat, à 90 livres.	
Les 850 nègres revenaient donc à.	76,500
Leur nourriture pour un an était estimée valoir.	7,000
Le fret de 2 bâtiments, de 600 tonneaux chacun, à 6 livres par tonneau, montait à.	108,000
La solde et l'entretien de 200 hommes d'équipage (100 par chaque navire) à.	120,000
Les assurances.	56,250
Les droits du Roi d'Espagne, à.	55,000
Les bénéfices attribués à la compagnie de l'Assiente à.	300,000
Le total des dépenses à faire par le sieur Danican, pour un an, s'élevait à.	727,750 l.

Quant aux bénéfices dudit sieur Danican, on les estimait, y compris le fret de retour en cuir et en argent de Buenos-Ayres, à 318,750 l. par an. Mais de nombreuses chances

1. La Bretagne fournissait des étoffes semblables aux *Silésies* et l'Ile-de-France des *perpétuannes*.

2. V. aux Archives nationales le registre F[12] 54, f° 213.

étaient à courir et les événements modifiaient souvent les prévisions premières. Les armateurs étaient exposés, en effet, comme la compagnie de l'Assiente, et plus facilement qu'elle encore, aux avanies des officiers du roi d'Espagne qui rejetaient arbitrairement, sous prétexte de mauvais état sanitaire[1], les nègres de telle ou telle cargaison, ou favorisaient plus au moins ouvertement l'introduction clandestine de nègres à laquelle se livraient souvent les Anglais de la Jamaïque ou les Hollandais de Curaçao.

§ 9. Compagnie de Saint-Domingue.

Sa fondation, 1698. — Organisation et fonctionnement. — Dangers que font courir à la Compagnie les guerres soutenues par Louis XIV contre l'Angleterre et la Hollande. — La compagnie de Saint-Domingue et la compagnie de Guinée ou de l'Assiente unissent leurs intérêts. — Progrès de la colonisation. — Population de l'île de Saint-Domingue en 1701 et en 1711. — Cargaisons de navires faisant la traite à destination de Saint-Domingue. — Réorganisation de la Compagnie en 1714 et en 1716. — Plaintes élevées contre elle, 1717. — Suppression du monopole de la Compagnie, en 1718. — La Compagnie réclame une indemnité au Roi, 1720. — Le monopole du commerce de Saint-Domingue est rétabli, mais au profit de la compagnie des Indes. — Il est supprimé de nouveau, 1723-1724.

La compagnie de Saint-Domingue[2], la dernière établie en France sous le règne de Louis XIV, fut chargée par l'édit qui la constituait d'établir une colonie dans la partie sud de

1. Les nègres introduits aux colonies espagnoles par la compagnie de l'Asssiente devaient toujours, avant d'être mis en vente, subir un examen sanitaire. Dureau de la Malle a étudié la mortalité des nègres aux Antilles comparativement à celle des esclaves chez les Romains; suivant lui, elle était moins rapide aux Antilles qu'elle n'était jadis à Rome. La perte annuelle des nègres à Cuba était de 7 0/0; à Saint-Domingue, de 10 0/0; dans les colonies anglaises et hollandaises des Antilles, de 12 0/0 (*Économie politique des Romains*, t. I, p. 150).

2. Un auteur contemporain donne, si nous ne nous trompons, à cette compagnie le nom de compagnie de la *Nouvelle-Bourgogne*. (V. Castonnet des Fosses, *Saint-Domingue sous Louis XV*, étude insérée dans les *Mémoires de la soc. d'agric., science et arts d'Angers*, t. XXVIII, p. 118, Angers, in-8°, 1887.) Cette compagnie a été appelée aussi « Compagnie de l'île à Vache ». (V. le mémoire compris, avec la *Relation de Spanheim*, dans le manuscrit appartenant à M. Schefer, de l'Institut, dont il a été déjà question.

l'île de Saint-Domingue. L'édit fut donné à Versailles, au mois de septembre de l'année 1698[1]. Il contenait en 35 articles les clauses et conditions de la concession.

La partie de l'île de Saint-Domingue concédée à la Compagnie était celle qu'avait autrefois possédée la compagnie des Indes occidentales : région s'étendant depuis le cap de Tibéron jusqu'à la rivière de Naybe inclusivement, dans une profondeur de 3 lieues, de la mer à l'intérieur des terres. Le Roi concédait encore à la Compagnie les îles non occupées de l'Amérique occidentale sur lesquelles elle pourrait mettre la main.

La durée du privilège était de 50 ans. La Compagnie s'engageait à introduire 100 blancs d'Europe et 200 noirs par an dans sa colonie. Elle comprenait onze directeurs, chacun répondant d'une souscription de 100,000 l. Elle obtint une dérogation en sa faveur à l'interdiction de commercer avec l'étranger, à laquelle toutes les colonies étaient alors soumises, et fut autorisée, dès 1698, l'année même de sa création, à ouvrir des relations d'affaires avec le Mexique et, deux ans après, avec Hambourg, Anvers et la Hollande[2]. Elle commerçait aussi avec l'Espagne[3], sans parler des autres pays.

« Elle avait fait des traités de société par moitié avec la « compagnie de Guinée pour des nègres dont elle avait be- « soin pour sa colonie, et, sur ces traités, elle avait fait des « avances considérables à la compagnie de Guinée, tant en « vaisseaux, victuailles et emplètes ; mais cette compagnie « de Saint-Domingue fut dans l'obligation de reprendre le « tout pour son compte particulier, faute d'exécution de la « part de la compagnie de Guinée[4].... »

Comme les autres compagnies françaises, la compagnie

1. Il est imprimé dans Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XX, p. 309.
2. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 277.
3. V. l'*Inv. des arch. hist. de la chambre de com. de Marseille*, p. 16.
4. Mémoire compris dans le manuscrit contenant la *Relation de Spanheim*.

de Saint-Domingue eut beaucoup à souffrir de la guerre de la Succession d'Espagne, déclarée en 1701. La France avait contre elle la Hollande et l'Angleterre, sans compter l'Empire, c'est-à-dire les premières puissances maritimes d'alors. L'approvisionnement de nos colonies d'Amérique devint, dans de telles conditions, chose fort difficile. La création de la compagnie anglaise de la mer du Sud en 1706 vint ajouter aux désavantages de la situation où se trouvait, au début du XVIII[e] siècle, la compagnie de Saint-Domingue.

Cette dernière, alliée, nous l'avons vu plus haut, à la compagnie de l'Assiente, ne séparait guère les intérêts de Saint-Domingue de ceux de l'Assiente. Aussi ne nous étonnons-nous pas de voir un mémoire[1] adressé en 1706 par la compagnie de Saint-Domingue à M. Daguesseau, l'un des chefs, à cette date, de l'administration française, à l'effet de le prier de faire augmenter les forces que le Roi envoie à la mer du Sud. Ce n'est plus un vaisseau de guerre, ce sont trois bâtiments qu'il convient d'armer pour cette destination. Il faut aussi que les vaisseaux du Roi soient chargés de ramener en Espagne l'argent du Pérou[2]. Les directeurs de la compagnie de Saint-Domingue se rendent bien compte que si on confie ces trésors aux galions du roi d'Espagne, les croiseurs anglais et hollandais n'auront que peu d'efforts à faire pour s'emparer de ces lourds bâtiments et de leur précieux chargement.

En 1707, la guerre continuait toujours, et la compagnie de Saint-Domingue se résignait à faire appel, avec la permission du Ministre de la marine, au concours des Hollandais eux-mêmes, nos rivaux, pour introduire à Saint-Domingue les nègres nécessaires. Un traité fut conclu, à cet effet, au commencement de l'année 1707 avec une compagnie

1. Ce mémoire est conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. On sait à quelles extrémités étaient réduites en 1706-1707 les Cours de France et d'Espagne.

hollandaise. Les directeurs de la compagnie de Saint-Domingue, les sieurs Thomé, de la Boulaye, Crozat et Maynon, se proposaient bien de faire profiter la compagnie de l'Assiente de ces envois de nègres et de lui remettre à Vera-Cruz ceux dont elle aurait besoin. Bien qu'unies ensemble, les compagnies de l'Assiente et de Saint-Domingue avaient des fonds et des revenus distincts, et, moins fortunée que son alliée, la compagnie de l'Assiente lui savait très bon gré de s'acquitter pour elle, dans la mesure de ses forces, de l'engagement qu'elle avait pris d'introduire chaque année deux cents nègres dans les Indes espagnoles. La compagnie de Saint-Domingue, de son côté, à défaut de navires français, louait des bâtiments en Hollande[1] :

La colonisation de l'île réussissait peu à peu sous l'influence d'une administration bien intentionnée. En 1711, le sieur Molières, directeur de ladite Compagnie, évaluait la population de l'île à 643 blancs[2] et à 2175 nègres[3], non compris 4 à 500 négrillons. De 1711 à 1713, 367 nègres esclaves furent, en outre, introduits dans la colonie.

L'île était divisée en quatre quartiers :

1. Quartier du fonds de l'île à Vache.
2. Quartier du fonds, ouvriers sans habitation.
3. Quartier de la baie du Mesle de Saint-Louis, Saint-Georges et Aquin.
4. Quartier de Jaquemel, les Cayes, Fels et Benêt.

1. Ces renseignements sont extraits des papiers de la compagnie de Saint-Domingue conservés au Ministère de la marine et des colonies.

2. Cette population se répartissait ainsi :

175	maîtres d'habitations.
111	femmes.
185	enfants.
172	volontaires.
643	blancs.

3.

45	mulâtres.
12	nègres libres.
2.118	nègres esclaves.
2.175	noirs. Le petit nombre de nègres libres est à remarquer.

Il est intéressant de rapprocher des détails fournis par le sieur Molieres ceux que nous donne, quelques années plus tôt, sur l'état de la même colonie de Saint-Domingue un document de 1701[1]. Aux termes de cette pièce, les Français possédaient, a cette date, la moitié de l'ile de Saint-Domingue, du cap Français jusqu'a l'ile a Vache, et les Espagnols l'autre moitié. La moitié française de l'ile aurait alors compris :

Au Cap Français, 900 blancs et 2,000 nègres ;
Au quartier de Léogane, 2,000 blancs et 15,000 nègres ;
Au Petit Goave, 600 blancs et 2,000 nègres[2].

Toute cette population était organisée administrativement. Elle avait une vie propre, un gouverneur et un intendant, et dépendait a Paris du trésorier général de la marine chargé, sous les ordres du Ministre, de diriger les colonies et les compagnies de commerce. Les négociants du Cap Français demandèrent même l'établissement d'une chambre de commerce en 1708. Le Ministre de la marine refusa son autorisation ; mais gouverneur et intendant s'en passèrent, et une chambre de commerce fut établie au Cap en 1712[3]. Le

1. Mémoire des députés du Commerce sur la compagnie de Guinée et sur le commerce des colonies françaises de l'Amérique en 1701. (Mémoire inséré dans le manuscrit comprenant la *Relation de Spanheim*, cité ci-dessus.)

2. Le même document donne des renseignements intéressants sur la population des autres îles. Nous y voyons qu'elles comptaient, avant les ravages opérés par les Anglais dans nos possessions d'Amérique et notamment avant la prise par eux de la Martinique et de la Guadeloupe :

A l'Ile de Grenade, 200 blancs et 600 nègres ;
A l'Ile de la Martinique, 3,500 hommes blancs pouvant porter les armes et 16,000 nègres ;
A l'Ile de la Guadeloupe, 1,500 hommes blancs pouvant porter les armes et 8,000 nègres ;
A l'Ile de Saint-Christophe, partagée par moitié entre la France et l'Angleterre, 2,000 blancs et 12,000 nègres ;
A l'Ile de Sainte-Croix, 600 blancs.

Quant aux îles de la Dominique, des Saintes, de Saint-Martin, de Saint-Barthélemy, elles se trouvaient au même moment presque inhabitées. V. sur la statistique de la population de ces îles, Deschamps, *Histoire de la question coloniale en France*, p. 235.

3. Le Conseil supérieur s'en plaignit, d'ailleurs, peu après au Roi qui fit supprimer la chambre de commerce.

30 juillet 1711, un règlement avait été rendu sur la discipline à observer dans l'étendue des concessions de la Compagnie[1].

Les frais à la charge de la Compagnie montaient, par an, à 270,000 l.[2], ainsi décomposés :

Pour les intérêts des dettes,	100,000 l.
Pour l'entretien de trois vaisseaux,	100,000 l.
Pour la dépense de Saint-Louis,	60,000 l.
Pour celle de Paris,	10,000 l.
	270,000 l.

Les vaisseaux à l'entretien desquels la Compagnie avait à pourvoir étaient destinés à assurer les convois de bâtiments marchands faisant la traite des nègres à destination de Saint-Domingue.

Veut-on connaître le genre de cargaïson qu'emportaient de France ces navires ? Nous donnerons, à titre de spécimen, les détails de la cargaison embarquée au début du XVIII[e] siècle sur l'*Opiniâtre*[3] :

1. Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XX, p. 569.
2. Etat dressé le 17 septembre 1712.
3. Cette pièce (ainsi que les renseignements ci-dessus), provient des archives du Ministère de la marine et des colonies.

CARGAISON DE L'*OPINIATRE*

NOMS DES MARCHANDISES	QUANTITÉS	CE QU'ON EN donne par TÊTES DE NÈGRES	QUANTITÉ des NÈGRES
Bassins	7.000 livres.	50 l.	140
Bazins.	10 pièces.	5 pièces.	2
Bouges	12.000 l. net.	100 l.	120
Couteaux.	30 douzaines.		1
Eau-de-vie. . . .	2 pipes ou 2¼ ancres.	2 ancres 1/2.	10
Fer	1,500 barres ou 425 q^x 65 l.	5 quintaux.	85
Fusils.	200	5 pièces.	40
Guinées	10 pièces.	2 pièces.	5
Pierres à fusil . . .	60 milliers en nombre.		1
Platilles.	1,232 pièces.	12 pièces.	102
Plomb	15 quintaux.		3
Poudre	21 quintaux.	70 l.	30
Salamporis	20 pièces.	4 pièces.	5
			544
Par augmentation, 4 pipes eau-de-vie pour			20
			564
Droits à déduire.			30
Reste.			534

En somme, la compagnie de Saint-Domingue s'était soutenue honorablement pendant la guerre de la succession d'Espagne, et il était à croire qu'une fois signés les traités d'Utrecht et de Rastadt, elle n'aurait aucune modification ni réforme à subir. En 1714, un nouvel acte de société fut passé. Les onze anciens directeurs s'en virent adjoindre quatre nouveaux, apportant chacun 100,000 l.[1]. En 1716, la Compagnie est en butte aux poursuites de ses créanciers.

1. Acte du 15 juin 1714. (Archives du Ministère de la marine et des colonies.)

Une nouvelle société est formée, avec les mêmes directeurs ou à peu près[1].

Des plaintes s'élèvent, l'année suivante, contre le privilège même de la Compagnie. Les habitants du quartier du fonds de l'île à Vache adressent en 1717 un mémoire[2] au marquis de Château-Moran, chef d'escadre des armées navales du Roi, gouverneur et lieutenant-général de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue, dans lequel ils reprochent à la Compagnie de manquer aux divers engagements qu'elle a souscrits, lors de l'octroi de son privilège. Au lieu de 12 vaisseaux, la Compagnie n'en a envoyé qu'un, cette année, à Saint-Domingue. Au lieu des 2,900 engagés blancs d'Europe qu'elle devait fournir à Saint-Domingue de 1698 à 1717, elle n'en a introduit, en tout, que 400. Des 5,300 nègres qu'elle devait fournir, elle n'en a pas introduit la moitié. Elle n'approvisionne pas suffisamment les colons des vivres nécessaires. Elle néglige tout : des nègres n'ont pas de toile pour les couvrir, etc.

Le résumé des plaintes était qu'il fallait retirer à la Compagnie son privilège.

Celle-ci répondait en faisant le panégyrique de sa conduite. Elle prouvait ou cherchait à prouver au Roi : 1° qu'une compagnie convenait mieux que tous particuliers pour coloniser Saint-Domingue. 2° Que s'il est indifférent au Roi (la Compagnie savait qu'il en était ainsi) que la Compagnie possède ou non la colonie, il ne peut lui être indifférent que la colonie dépérisse ou non. Or, l'accroissement de la colonie est assuré avec la Compagnie, compromis sans elle ; de simples particuliers ne peuvent suffire à remplacer la puissante société. 3° Comme dernière raison, on invoquait les frais que coûterait au roi le remboursement des dépenses faites par la Compagnie pour Saint-Domingue (dépenses estimées monter à 4 millions de livres) et les charges qui

1. Acte du 2 juillet 1717. (Archives du Ministère de la marine et des colonies.)
2. Mémoire revêtu d'une trentaine de signatures. *(Ibid.)*

retomberaient sur lui, une fois la Compagnie détruite. Le Roi n'aurait même pas de nouveaux droits d'entrée ou de sortie à percevoir en compensation; car la Compagnie n'est dispensée d'aucun[1].

En dépit des raisonnements intéressés de la Compagnie, on est obligé cependant de reconnaître que des différends regrettables s'étaient produits au sein de la Compagnie, différends auxquels il faut joindre les conflits qui surgissaient souvent au dehors entre la Compagnie et les fermiers du domaine d'Occident[2]. Les choses étant en cet état, il fut décidé en 1718 que le monopole de la Compagnie serait supprimé et que liberté serait laissée à tout particulier de faire le commerce des colonies d'Amérique et notamment de Saint-Domingue.

Les directeurs de la Compagnie firent alors un dernier effort et supplièrent le comte de Toulouse, grand-amiral de France, de suspendre l'arrêt en question, promettant d'envoyer sans tarder deux vaisseaux aux colonies. Leur requête est datée de Paris, le 29 octobre 1718. Il nous semble intéressant d'en donner le texte[3].

Les directeurs
à Son Altesse Sérénissime Monseigneur
le comte de Toulouse.

« Les sieurs de la Chipaudière, de la Boulaye, de Terny « et Thévenin, ayant fait réflexion aux suites fâcheuses qui « arriveraient de la permission qui serait donnée aux né- « gociants particuliers d'aller dans leur colonie, ont fait « un effort pour les éviter et donné leurs ordres pour

1. Le mémoire contenant ces réponses de la Compagnie se trouve conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

2. V. à ce propos l'arrêt rendu le 23 mai 1716 en faveur de la Compagnie, arrêt conservé aux Archives nationales sous la cote E 1985.

3. Conservé aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

« faire partir, dans la fin du mois de novembre prochain et « en décembre, deux vaisseaux qui porteront pour six mois « de vivres pour toute leur colonie ; ils en remettront les « factures bien et dûment certifiées à V. A. S., avant la « fin de novembre.

« Ils prennent la liberté de supplier très humblement V. « A. S. de suspendre l'expédition de l'arrêt qu'ils ont ap- « pris qui avait été résolu ; et de considérer qu'il ne serait « pas juste qu'après s'être épuisée pour former cette colo- « nie, elle fût mise en proie à des particuliers, qui profite- « raient de tout leur travail, et qui jetteraient une telle « confusion dans la colonie qu'il ne serait plus possible « d'y remédier.

« Ils espèrent de la justice de V. A. S. la grâce qu'ils « osent lui demander.

« Leurs parties ne peuvent rien opposer à cette proposi- « tion, leur contestation sera finie avant le départ du pre- « mier navire. S'ils restent intéressés dans la Compagnie, « ils auront part à cet envoi ; et s'ils n'y restent point, toute « discussion sera finie et de si justes mesures prises pour « l'avenir que V. A. S. n'en sera plus importunée.

« A Paris, le 29 octobre 1718.

Signé : De la Boulaye,

Le Marié de Terny,

Chipaudière-Magon,

Thévenin. »

Pour toute réponse, le Régent fit mettre, en marge du mémoire que le comte de Toulouse lui remit, cette mention : « S. A. R. ordonne qu'il ne sera rien changé à l'arrêt qui a « été rendu, qu'il faut faire imprimer et envoyer dans tous « les ports[1] ». La Compagnie, forcée de céder, prit le parti

1. Archives du Ministère de la marine et des colonies, papiers de la compagnie de Saint-Domingue.

de céder au moins de bon gré, pensant bien y trouver son compte et rendre ainsi le gouvernement plus favorable à ses demandes d'indemnités.

Dans une assemblée générale des actionnaires qui se tint à Paris au commencement de 1720, les directeurs de la compagnie de Saint-Domingue représentèrent que : « quoi-« que depuis vingt-deux ans que la Compagnie avait reçu « ses lettres patentes, elle eut lieu de se flatter qu'aucune « autre jusqu'alors n'eut plus solidement établi des colo-« nies ; cependant ses succès même lui devenaient à charge ; « et que les pays de sa concession étaient déjà habités d'un « si grand nombre de familles et que le commerce qui s'y « faisait était si considérable qu'elle n'était plus en état de « soutenir ses habitations avec ses seuls bâtiments, sans « s'engager à plus de dépense qu'il ne lui convenait de « faire ; que dans cette situation il était de la prudence de « ne pas se charger au-delà de leurs forces ; et qu'enfin ils « croyaient également utile au bien de la Compagnie et « des colonies de supplier Sa Majesté de rendre à tous ses « sujets la liberté de commerce dans la partie de l'île de « Saint-Domingue qui leur appartenait, et pour cela d'ac-« quérir les fonds et les effets de la Compagnie qu'elle « offrait de lui céder, en lui accordant une indemnité pour « la non-jouissance de ce qui restait encore de son privi-« lège et des terres qui lui avaient été concédées à perpé-« tuité, qui fut proportionnée aux avances qu'elle avait été « obligée de faire jusqu'alors.

« Le résultat de l'assemblée ayant été conforme à la pro-« position, et Sa Majesté ayant bien voulu les agréer et ac-« cepter, la Compagnie fit sa cession le 2 avril de la même « année 1720, par devant Verani et Mahault, notaires au « Châtelet de Paris[1] ».

Des lettres patentes en forme d'édit furent expédiées en

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 663.

conséquence en avril 1720[1], et enregistrées au parlement de Paris le 29 du même mois.

Peu de temps après, il se forma une « société de plusieurs « particuliers, qui offrirent au Roi six millions pour être « subrogés aux droits de cette compagnie, aux conditions « spécifiées dans un long mémoire que cette nouvelle so- « ciété présenta au Conseil de marine; mais la compagnie « royale des Indes ayant pris communication de ce mémoire « et ayant demandé au Roi qu'il plût à Sa Majesté lui donner « la préférence, sous les offres qu'elle fit par sa soumission « du 6 septembre de la même année 1720 d'exécuter toutes « les clauses et conditions proposées par ladite société, Sa « Majesté, par arrêt de son Conseil d'État du 10 dudit mois, « lui accorda sa demande et en conséquence la substitua « à tous les droits de la compagnie de Saint-Domingue, « tant en France qu'en Amérique[2] ».

La compagnie des Indes s'engageait à remettre les six millions en question aux intéressés en la compagnie de Saint-Domingue. Quant aux sommes dont le Roi était comptable envers eux, elles furent déterminées par l'arrêt du Conseil du 12 septembre 1720[3]. Le total des effets ainsi dus à la Compagnie fut fixé à 3,249,223 l. 14 s. 8 d.

Que devint Saint-Domingue durant le XVIII[e] siècle? Les excès causés par le monopole et les privilèges exclusifs de la Compagnie amenèrent bientôt des troubles à la suite desquels le Roi, de 1723 à 1724, révoqua les privilèges accordés à la compagnie des Indes et déclara ouvert à tous navires français le commerce de la colonie.

1. Isambert, *Anciennes lois françaises*, t. XXI, p. 182.

2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 664.

3. Cet arrêt (conservé à sa date dans la série E des Archives nationales) n'est pas mentionné au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, et ne figure par suite, à notre connaissance, dans aucun des écrits postérieurs. Quant au *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, on sait qu'il n'est guère, en principe, que la reproduction du beau *Dictionnaire du commerce* de Savary, sauf quelques mémoires empruntés à Morellet, aux *Éphémérides* de l'abbé Baudeau, etc., etc.

C'est à la liberté qui lui fut ainsi octroyée que la colonie de Saint-Domingue dut les merveilleux développements qu'elle acquit durant le XVIII[e] siècle[1], en dépit des efforts contraires et de la jalousie toujours en éveil des Anglais.

§ 10. Compagnie de l'ile de Saint-Jean, a Terre-Neuve.

Sa fondation en 1719. — Renouvellement de ses privilèges en 1720 et en 1722. — Sa disparition.

Fondée par le comte de Saint-Pierre et établie par lettres patentes du mois d'août 1719 (renouvelées en janvier 1720 et en mars 1722[2]), cette compagnie qui avait, on le devine, la pêche de la morue comme principal objectif, souleva dès son apparition la jalousie et les hostilités des négociants de Saint-Malo, de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure.

Les renseignements sont rares sur cette compagnie. Elle paraît n'avoir eu qu'une existence éphémère et n'existait très probablement plus en 1730.

1. V. Castonnet des Fosses, *Saint-Domingue sous Louis XV*, étude insérée dans les *Mémoires de la Société d'agriculture, sciences et arts d'Angers*, t. 28 (Angers, 1887, in-8°), p. 118-152.

2. Les lettres de 1722 fixaient la limite de ses privilèges. (V. aux Archives nationales le registre F[12] 71[3], p. 250.)

LIVRE IV.

—

AUTRES ÉTATS DE L'EUROPE.

Compagnies de commerce formées en Autriche, en Danemark, en Espagne, en Italie, en Portugal, en Prusse, en Russie et en Suède pour favoriser le commerce extérieur.

—

APERÇU HISTORIQUE.

En dehors de la Hollande, de l'Angleterre et de la France, les états de l'Europe qui ont vu se former des compagnies de commerce sont, à notre connaissance, l'Autriche, le Danemark, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, la Prusse, la Russie et la Suède. Ces compagnies ont été peu nombreuses, en somme, et surtout peu importantes. A part quelques-unes dont la destinée a été assez prospère, telles, par exemple, que les compagnies des Indes orientales de Danemark et de Suède, à part certaines autres dont l'insuccès a été fameux, comme cette compagnie prussienne des Indes orientales que Frédéric II essaya vainement de constituer, à part enfin cette malheureuse compagnie d'Ostende, qui, malgré d'heureux débuts et des chances sérieuses de réussite, dut être sacrifiée par l'empereur Charles VI à la jalousie des Anglais, des Hollandais et des Français, on n'en voit guère qui mérite d'être signalée, d'une façon particulière, à l'attention du lecteur.

Peut-être seulement convient-il de remarquer, en ce qui concerne le Portugal, que ce pays, le premier en Europe à former des établissements dans l'Inde et le premier à voir affluer dans ses ports, dès le commencement du XVI^e^ siècle, de nombreux navires chargés des produits de l'Asie, fut l'un des derniers à connaître les grandes compagnies de commerce.

Contrairement aux pratiques que suivirent les Hollandais, les Anglais et les Français, les souverains portugais se réservèrent, en effet, jusqu'au milieu du siècle dernier le monopole du commerce de leurs possessions de l'Inde. Ce n'était qu'avec l'autorisation du roi de Portugal qu'un armateur européen ou même portugais pouvait y venir trafiquer. On sait que c'était aux compagnies de commerce qu'était attribué dans les autres pays ce monopole et que c'était d'elles que l'on obtenait ou non les permissions.

Il nous a semblé inutile de consacrer un long examen ni des recherches approfondies aux diverses compagnies qui suivent. Nous nous contentons donc de résumer brièvement leur histoire.

CHAPITRE PREMIER.

AUTRICHE

—

§ 1. Compagnie d'Orient ou du Levant.

Première compagnie d'Orient ou du Levant, 1719-1721. — Sa fin. — Constitution, au milieu du XVIII^e^ siècle, d'une seconde compagnie du Levant.

La *Compagnie d'Orient ou du Levant* fut établie à Vienne en 1719 ; son objet était le commerce qu'on peut faire dans les états du Grand Seigneur, par le Danube, et dans les ports maritimes de l'Autriche. Le succès de ses opérations fut si grand et si subit qu'elle put, dès 1721, faire une répartition de 8 0/0 à ses actionnaires. Enfin l'Empereur, lui continuant la protection qu'il lui avait accordée par de premières lettres, et pour augmenter ses privilèges, lui en fit expédier de nouvelles[1].

Dans ces secondes lettres patentes, l'Empereur permettait à la Compagnie d'augmenter son fonds social de 1,500 actions (de 1,000 florins chaque), lui accordait divers priviléges pour la construction, le gréement et l'armement des navires et y joignait le droit exclusif de raffiner tout le sucre nécessaire aux pays héréditaires de l'Empereur et d'acheter et façonner tout le cuivre pouvant exister dans les mêmes pays.

Une loterie était enfin accordée à la Compagnie, « loterie « disposée de telle manière, est-il dit, que tant les anciens

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 664.

« actionnaires que ceux qui prendront de nouvelles actions, « pourront retirer leur capital en argent comptant, et pour « le moins le double en certain terme réglé, outre les lots « particuliers, qui pourront échoir à chacun d'eux[1]. »

En portant par voie d'affiche ces lettres à la connaissance du public, la Compagnie annonça (acte du 21 avril 1721) qu'il serait incessamment fait une répartition de 8 0/0 par an et que les souscripteurs des nouvelles actions auraient un délai de six mois pour souscrire. Les payements qu'ils avaient à faire dans ce laps de temps s'espaceraient de trois mois en trois mois, en quatre payements de 250 florins chaque.

Nous ne savons guère quelles furent, dans la suite, les destinées de cette compagnie, qui avait Trieste comme port. Elle semble n'avoir pas subsisté longtemps.

En tout cas, de 1746 à 1755, le gouvernement de Marie-Thérèse racheta, pour le compte de la Couronne, les établissements de l'ancienne compagnie, aménagea de nouveau le port de Trieste et y créa une nouvelle compagnie du Levant ayant des comptoirs à Livourne et à Londres[2].

Une étude a été publiée sur la compagnie d'Orient[3], à laquelle nous renvoyons le lecteur désireux d'en savoir davantage sur le compte de cette entreprise.

§ 2. Compagnie d'Ostende ou des Pays-Bas.

Ses débuts. — Son organisation. — Ses succès. — Animosités qu'elle soulève en Europe. — L'Empereur Charles VI est obligé de la sacrifier. — Essai de résurrection de la Compagnie en 1775.

Dès l'année 1717, les armateurs des Pays-Bas autrichiens, et notamment ceux d'Ostende, voulurent établir des rela-

1. *Dict. du comm.*, t. I, p. 664.
2. V. aux Archives nationales les papiers Bourdeaux-Lalande (carton coté T 77[3]).
3. Etude due à M. Mayer. V. *Historische Zeitschrift*, nouv. série, B[d] XIV.

tions directes de commerce avec l'Inde. Les succès obtenus dans ce trafic par les compagnies hollandaise, française et anglaise étaient bien faits pour exciter l'émulation.

Ils formèrent donc une simple société, sans octroi et sans lettres patentes[1], et armèrent quelques vaisseaux pour l'Orient, dans l'espoir qu'après leur premier retour ils pourraient obtenir une charte et s'établir sur le pied d'une compagnie régulière de commerce, semblable à celles d'Angleterre, de France et de Hollande.

Le commerce naissant de cette nouvelle société fut presque aussitôt troublé par les Hollandais. On apprit, en 1719, qu'ils avaient enlevé sur les côtes d'Afrique, quoiqu'il fût muni d'un passeport de l'Empereur[2], un vaisseau d'Ostende richement chargé.

A la fin de la même année 1719, la Compagnie reçut permission de la Cour de Vienne d'ouvrir des souscriptions, et, pour encourager les actionnaires à souscrire, elle obtint une réduction à 2 1/2 0/0 de tous les droits dus à Sa Majesté Impériale sur les marchandises que rapporteraient ses vaisseaux. Les souscriptions furent suffisantes, tant de la part des Flamands que de celle des Anglais et des Hollandais, pour permettre la continuation de l'entreprise.

Les forbans anglais ayant pris dans les mers de Madagascar un navire d'Ostende richement chargé qui revenait en Europe, cette nouvelle perte sembla décourager la compagnie impériale. Elle n'en eut pas plutôt avis qu'elle ordonna le désarmement d'un autre bâtiment qui était dans le port d'Ostende prêt à mettre à la voile pour les Indes. Cependant l'arrivée de deux de ses navires en mai et en juin 1722, et de deux autres au mois de septembre suivant, tous richement chargés de café, de drogues et d'épiceries, changea la face des affaires à tel point que la Compagnie se trouva, non seulement en état de réparer toutes ses pertes, mais

1. L'empereur d'Allemagne et souverain d'Autriche était alors Charles VI.
2. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 665.

de continuer son commerce avec plus de succès et de réputation que jamais[1].

La Compagnie, cependant, sollicitait toujours de Charles VI des lettres impériales l'autorisant à faire le commerce des Indes orientales ; mais l'Empereur hésitait devant les représentations et les instances des Hollandais. Enfin, au mois de décembre de l'année 1722, le bruit courut que milord Cabham, directeur général du commerce à la Cour de Vienne, avait fait réussir cette affaire et l'on ajoutait qu'outre la remise pour trois ans de tous les droits d'entrée et de sortie dus à Sa Majesté Impériale dans les Pays-Bas autrichiens, l'Empereur faisait à la Compagnie un don gratuit de trois cent mille écus pour la dédommager des pertes qu'elle pourrait faire dans les premières années de son établissement[2].

En effet, le 19 du même mois, Charles VI accordait les lettres si désirées. Elles parurent en latin, en allemand, en flamand, en anglais et en français, et l'on pensa même à les traduire en espagnol et en italien. Elles conféraient à la *compagnie d'Ostende,* pour une durée de trente ans, le droit de commercer dans les Indes orientales et occidentales, le long des côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance, enfin dans « tous les ports, « havres, lieux, rivières où les autres nations trafiquent « librement, en observant néanmoins les maximes et cou- « tumes reçues et approuvées par le droit.[3] »

Le fonds social fut fixé à six millions de florins[4], argent de change, divisé en six mille actions[5] de 1,000 florins chacune.

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 666.
2. *Ibid.*, t. I, p. 666-667.
3. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 667.
4. Ou 10,800,000 livres (d'après l'abbé Raynal).
5. Et non pas seulement en *mille actions*, comme il est dit dans l'*Histoire du commerce* de Schérer (Paris, 1857, Traduction Richelot et Vogel), t. II, p. 583.

Un auteur contemporain, prévoyant ce qui devait se passer peu après, critiquait ainsi les plans des organisateurs de la compagnie d'Ostende. « Ils n'ont pas réfléchi, dit-il, « qu'outre le risque ordinaire attaché à une navigation si « étendue, si considérable, ils se trouvent exposés à l'ani- « mosité des Hollandais, dont la puissance formidable est si « voisine, mais qui les troubleraient encore plus sûrement « dans l'Inde, où ils ont su par leur industrie, leurs allian- « ces, leurs forces, se conserver la supériorité sur les An- « glais, les Portugais et les autres nations européennes qui « y trafiquent[1]. »

Quoi qu'il en soit, aussitôt les lettres patentes reçues et enregistrées par les Cours souveraines des Pays-Bas autrichiens, les huit directeurs nommés par le cabinet de Vienne[2] convinrent dans leur première réunion d'ouvrir les livres de la Compagnie le 11 août (1723) à Anvers, aux souscripteurs qui voudraïent se présenter.

« Les livres furent ouverts au jour marqué et la presse « fut si grande à souscrire que, dès le lendemain, les fonds « furent remplis. Presque tous les principaux négociants « et banquiers de Bruxelles, d'Ostende, de Nieuport, de « Gand et de Bruges furent du nombre des souscripteurs, « outre quantité des plus grands seigneurs des Cours de « Vienne et de Bruxelles.

« Les souscriptions, sur la fin du mois d'août, gagnaient « déjà douze à quinze pour cent[3]. »

Encouragée par ces premiers succès, la Compagnie fonda aussitôt deux établissements : « l'un sur la côte de « Coromandel, à Coblom, près de Madras ; l'autre, sur les « bords du Gange, à Bankibazar; elle projetait même de « se ménager une station de relâche à Madagascar. Servie

1. Don G. de Ustaritz, *Théorie et pratique de commerce et de marine*, Paris, 1753, in-4°, p. 117. (Traduction de M. de Forbonnais).

2. Ils devaient avoir 4,000 livres d'appointements par an, et rester 6 ans en fonction. Ils n'étaient rééligibles qu'après un an d'intervalle.

3. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 667.

« par des agents instruits et courageux, elle réussit à sur-
« monter tous les obstacles, à déjouer les nombreuses intri-
« gues de ses envieux et de ses ennemis, et à se garantir
« des pièges qui lui étaient tendus. Les riches cargaisons
« qu'elle rapportait, les bénéfices que lui procurait la
« vente, inspirèrent la confiance, levèrent les scrupules et
« portèrent le cours de ses actions à 150/0 au-dessus du pair.[1] »

La société était ainsi prospère quand la politique vint traverser et ruiner ses plans. Comme l'a dit un auteur du siècle dernier[2], quand l'empereur Charles VI gagna la bataille de Belgrade, l'Europe ne fut point effrayée des conquêtes qui pouvaient suivre; mais quand il voulut établir la compagnie d'Ostende, on le menaça de tous côtés « parce qu'on crai-
« gnait la force que le commerce pourrait lui donner ».

En effet, les Hollandais et les Anglais protestèrent aussitôt contre l'existence de la Compagnie. L'Espagne, disaient-ils, a dès l'origine interdit à ses provinces des Pays-Bas tout commerce avec ses colonies. Le traité de Munster (ou de Westphalie) a reconnu et expressément confirmé cette interdiction. L'Autriche, concluaient-ils, ne peut posséder les Pays-Bas qu'avec les charges auxquelles ils étaient soumis sous la domination espagnole.

Le gouvernement français, de son côté, remettant en vigueur les ordonnances de 1669 et 1670 qui interdisaient aux négociants français de s'intéresser en des compagnies étrangères, rendait, dès le 16 août 1723[3], une déclaration portant défense à tous ses sujets de prendre des actions de la nouvelle compagnie. Et il ne devait pas s'en tenir là.

Les trois États de Brabant adressaient, en même temps, à Sa Majesté Impériale et Catholique leurs respectueuses

1. H. Schérer, *Histoire du commerce* (éd. citée ci-dessus), t. II, p. 583-584. Schérer s'inspire de l'abbé Raynal dans ce passage. (V. l'*Histoire philosophique des deux Indes* (Genève, 1780, in-4°). t. I. p. 568-569.

2. L'abbé Coyer, *La noblesse commerçante* (Paris, 1756), p. 157-158.

3. Les souscriptions ne s'étaient ouvertes à Anvers, comme on vient de le voir, que le 11 du même mois.

réclamations au sujet de l'octroi fait à la compagnie d'Ostende, pendant que les compagnies des Indes orientales et occidentales de Hollande faisaient tenir leurs vives plaintes contre ladite compagnie à leurs Hautes Puissances Nos Seigneurs des États Généraux. Les écrivains s'en mêlèrent et des brochures parurent, les unes favorables, les autres — et c'était le plus grand nombre — hostiles à la compagnie d'Ostende[1].

L'Espagne même, s'associant aux plaintes de l'Europe occidentale, envoyait au roi de la Grande Bretagne, le 26 avril 1724, ses représentations contre la compagnie d'Ostende. Bientôt cependant, se réconciliant inopinément avec l'Autriche, le roi d'Espagne, dans un traité de commerce, reconnaissait officiellement la Compagnie.

A cette nouvelle, l'émoi fut général en Europe. « Les « puissances maritimes, avec la participation de la Prusse, « conclurent en 1725 à Herrenhausen une ligue défensive. « En présence de ces préparatifs si menaçants, la Cour de « Vienne ne jugea pas à propos de pousser les choses à « l'extrême. Elle prit donc, en 1727, le parti d'écarter la « pierre d'achoppement en sacrifiant à la jalousie de l'étran- « ger la compagnie des Indes orientales[2]. »

Des préliminaires furent signés à Paris, le 31 mai 1727, aux termes desquels l'Empereur d'Allemagne suspendait pour sept ans[3] l'octroi de la compagnie de commerce des Pays-Bas (ou compagnie d'Ostende). Les grandes puissances

1. V., à titre de spécimen, la *Défense du droit de la compagnie hollandaise des Indes orientales contre les nouvelles prétentions des habitants des Pays-Bas Autrichiens et les raisons ou objections des avocats de la compagnie d'Ostende* par Jean Barbeyrac, professeur en droit à Groningue (en français). La Haye, 131 p. in-4°, 1725.

2. H. Schérer, *op. cit.*, p. 584-585. C'est à cet événement que M. E. Lavisse faisait récemment allusion dans sa *Lettre aux Etudiants de l'Université de Gand* : « L'Europe ne permit pas à l'Autriche, qui l'essaya un moment, « de réveiller par le commerce vos vigueurs endormies ! » (V. *Le Temps*, du 3 mars 1892.)

3. Il l'abolit tout à fait un peu plus tard.

accordaient, en échange, à Charles VI la garantie de la Pragmatique Sanction. Le comte de Kœnigsigg-Erps, envoyé extraordinaire de l'Empereur en Hollande, informa les États Généraux en novembre de la même année 1727 des intentions de son souverain et leur fit savoir que le Cabinet de Vienne avait défendu d'envoyer aux Indes les deux nouveaux vaisseaux que la compagnie d'Ostende venait de faire construire à Ostende[1].

Le 9 novembre 1729, la France, l'Angleterre et les députés du grand duché de Toscane convinrent, à Séville, avec l'Espagne qu'ils lui garantiraient la possession de Parme et de Plaisance, à condition qu'elle retirât sa protection à la compagnie d'Ostende. La Compagnie n'était pas complètement dissoute, en effet, et les Anglais et les Hollandais pouvaient craindre que l'Empereur ne la reconstituât[2]. En 1731, elle fonctionnait encore. On voit, du moins, le gouverneur et les officiers de la compagnie d'Ostende demander la protection du pavillon français et prendre passage à destination de Pondichéry sur *le Neptune,* appartenant à la compagnie française des Indes[3].

On essaya de ressusciter la compagnie des Indes orientales sur d'autres points, à Trieste, à Fiume, à Livourne et à Hambourg, mais on échoua contre des obstacles de toute espèce. Une partie des actionnaires alla à la compagnie suédoise qui commença ses opérations en 1731.

1. V. la *Gazette de France* du 6 décembre 1727. (Avis de La Haye, du 27 novembre.)

2. Le comte Louis de Sinzendorf, grand chancelier de la Cour de Vienne, fut accusé d'avoir fait réformer la compagnie d'Ostende parce que les Anglais et les Hollandais, à qui elle faisait du tort, lui avaient donné de quoi acheter la terre de Silwitz en Moravie. Mais le prince de Ligne, qui se fait l'écho de ce bruit, ajoute qu'il n'y croit pas. (*Œuvres du prince de Ligne*, Bruxelles, 1860, in-12, t. I, p. 185, note 1.)

3. V. aux archives du Ministère de la marine et des colonies la pièce datée de Lorient, 3 août 1731. — Sur la compagnie d'Ostende, v. les indications bibliographiques données par la *Grande Encyclopédie*, au mot *Compagnies*. (T. XII, p. 164.)

A la fin de son règne, Marie-Thérèse créa, le 5 juin 1775[1], sous le nom de « *Société impériale de Trieste pour le commerce asiatique* » une Compagnie qui n'était guère autre chose qu'une résurrection de l'ancienne compagnie d'Ostende mais qui fit beaucoup moins parler d'elle, et qui avait pour objectif le commerce de l'Extrême Orient. En dépit de son nom, la nouvelle société impériale avait Fiume comme centre. Ostende était son port de départ, et Trieste son lieu de désarmement. Quant aux ports d'armement, ils étaient assez nombreux. Des vaisseaux furent armés pour le compte de la Compagnie à Bordeaux[2], à Marseille, à Fiume[3], à Livourne, à Nantes, à Lorient, à Londres, à Liverpool, etc.

La Compagnie, malgré tous ses efforts, ne réussit pas dans ses expéditions. Elle dut suspendre ses payements en 1784[4].

1. Cette création fut confirmée par acte de l'Empereur et Roi du 6 octobre 1781.
2. Le vaisseau *le Croate* y fut notamment armé.
3. Le vaisseau *l'Aigle impérial* fut armé ainsi à Marseille et à Fiume.
4. Tous ces renseignements sont extraits des papiers Bourdeaux-Lalande, conservés aux Archives nationales sous la cote T 77[3]. Ce Bourdeaux, ou l'un des siens, avait été embarqué en 1781, en qualité d'écrivain, sur le vaisseau *l'Aigle impérial* à destination de la Chine. Dans ses papiers se trouve, entre autres documents, un état des vaisseaux de la Société impériale asiatique, sur lesquels il est fait des assurances, état datant de 1784 environ.

Il nous semble utile de le reproduire ici :

LIEUX D'ARMEMENT	NOMS DES VAISSEAUX	DESTINATION	LIEU de DÉSARMEMENT
Livourne	*Le Prince de Kaunitz*	la Chine	Trieste
Livourne	*Le Comte de Kollowrath*	la Chine	id.
Livourne	*Le Baron de Binde*	Goa	id.
Amsterdam et Bordeaux	*Le Croate*	l'île de France	id.
Livourne	*Le Hongrois*	l'île de France	id.
Nantes	*L'Autrichien*	la Chine	id.
Lorient	*L'Archiduc Maximilien*	la Chine	id.
Londres	*Le Comte de Sinzendorf*	la Chine	id.
Liverpool	*Le Comte de Belgiojoso*	Péri	id.
Lorient	*Le Bougainville*	l'île de France	id.
Ostende (*a*)		pour la pêche de la baleine	
Ostende (*b*)		pour l'Amérique, quincailleries	

(*a*) Pas de nom de bâtiment. — (*b*) *Id.*

CHAPITRE II.

DANEMARK.

---

§ 1. Compagnie des Indes orientales ou d'Altona.

Première compagnie des Indes orientales ou d'Altona, 1612. Ses fâcheux débuts. — Seconde (1634) et troisième (1686) compagnies. — Nouvelle compagnie créée en 1728, sa prospérité. — Elle est supprimée en 1777.

C'est en 1612, sous le règne de Christian IV, que fut privilégiée la première *compagnie danoise des Indes Orientales*. Un facteur hollandais nommé Boschower entré au service du sultan de Ceylan, ayant été mal reçu à son retour dans son ancienne patrie, quitta Amsterdam et se rendit à Copenhague, où il engagea Christian IV à ouvrir des relations avec Ceylan. « Ses propositions furent acceptées. Il « partit en 1619 avec six navires, dont trois appartenaient « au gouvernement et les trois autres à la compagnie « danoise..... Sa mort, qui eut lieu durant le voyage, « trompa les espérances qu'on avait fondées sur cette « entreprise. Les Danois furent mal reçus à Ceylan, et « se réfugièrent sur la côte de Coromandel, dans le Tan- « jore[1]. »

Ils résolurent d'y former un établissement, séduits par la beauté du pays et le bon accueil des indigènes. Il leur fut alors concédé, moyennant le paiement annuel de 16,500 fr., un petit territoire sur lequel ils fondèrent en 1620 l'établis-

1. H. Schérer, *Histoire du commerce de toutes les nations* (traduction Richelot-Vogel), t. II, p. 657-658.

sement de Serampore et celui de Tranquebar, avec la forteresse de Dansborg, qui domine la ville et le port[1].

Les Danois avaient à lutter contre la concurrence des Portugais, des Espagnols, des Hollandais et des Anglais. Cependant, malgré le peu de fonds de la Compagnie — « en 1624, « ses fonds ne montaient qu'à 189,614 florins[2], » — ils réussirent d'abord assez heureusement. Mais, les embarras de la guerre de Trente ans, la rivalité haineuse des Hollandais qui excitèrent contre la Compagnie le prince de Tanjore, compromirent le succès de la colonie danoise. La Compagnie fut dissoute. « En 1634, les dettes absorbaient l'actif. « Une nouvelle compagnie fut fondée en 1634, une troisième « en 1686[3]. » Dès 1689, au dire de Schérer[4], elle eût entièrement péri sans le secours des Anglais. Elle avait un capital malheureusement insuffisant. L'établissement de Tranquebar fut abandonné à lui-même. « A l'aide du revenu de « son petit territoire et du fret de deux navires chargés « pour le compte de ses négociants, il subsista misérable- « ment ; à peine si l'on y expédiait tous les trois ans un « navire pour l'Europe[5]. »

De meilleures perspectives s'ouvrirent sous le règne de Frédéric IV. A l'instigation du hollandais Josias Van Asperen, marchand d'Amsterdam, le roi de Danemark concéda, le 6 février 1728, à la compagnie des Indes un octroi d'ampliation pour 40 années, et la permission d'avoir un comptoir à Altona, sur l'Elbe, avec franchise de droits et d'impôts[6].

1. V. Schérer, *op. cit.*, p. 658, et H. Cordier, *Les débuts de la Compagnie royale de Suède dans l'Extrême Orient au* XVIII^e *s.* (Recueil de textes et de traductions publié à l'occasion du 8^e congrès des Orientalistes, Paris, 1889, in-8, t. II, p. 306.)

2. M. de Beausobre, *Introd. génér. à l'étude de la politique, des finances et du commerce*, Bruxelles, 1791, t. II, p. 92, note.

3. Castonnet des Fosses, *L'Inde fr. avant Dupleix*, Paris, 1887, in-8°, p. 27.

4. Schérer, *op. cit.*, p. 658.

5. Schérer, *op. cit.*, p. 658-659.

6. D'où le nom de *Compagnie d'Altona*, qui a été donné aussi à cette nouvelle compagnie des Indes orientales.

« Cette augmentation de la compagnie de Copenhague, dans « le moment où l'Angleterre et la Hollande faisaient les plus « grands efforts pour obtenir l'extinction de la compagnie « d'Ostende, révolta ces deux puissances ; elles défendirent « à leurs sujets de s'y intéresser, elles firent des représen- « tations à Sa Majesté Danoise[1]. » Le 28 août 1728, le roi de France donna audience à M. Schettard, plénipotentiaire du roi de Danemark au congrès de Soissons. Ce ministre venait soumettre au congrès l'affaire de la compagnie récemment établie par son maître à Altona, pour le commerce des Indes orientales. Le roi de Danemark prétendait n'avoir fait que transférer dans une autre ville le siège de la compagnie de Copenhague. Les Anglais et les Hollandais regardaient, au contraire, cette compagnie comme un établissement nouveau devant préjudicier à leurs propres compagnies des Indes[2]. Ces réclamations, en tout cas, « discréditèrent le « projet ; il tomba faute de souscripteurs, et cette compagnie « qu'on voulait rendre générale est restée dans les bornes « d'une affaire particulière et domestique[3]. »

Le siège de la société fut reporté à Copenhague. Tranquebar demeura le centre de la colonie danoise des Indes[4] ; mais des comptoirs furent établis sur le Gange et dans les îles Nicobar. Deux gros navires mettaient chaque année en rapport Tranquebar et la Chine. Les ventes annuelles de la société montaient à un million et demi de rixdales. Le fer de Norvège, tel était le principal, sinon l'unique article d'exportation pour l'Inde. Quant aux retours, ils consistaient dans les produits habituels de l'Inde, et surtout dans ses toiles peintes et ses étoffes de soie[5]. Plus

1. *Journal historique du règne de Louis XV*, Paris, 1766, t. I, p. 91.
2. *Ibid.*, p. 95.
3. *Ibid.*, p. 91.
4. Tranquebar eut au XVIIIe siècle des alternatives de bonne et de mauvaise fortune. En 1772, au dire de l'abbé Raynal, Trinquebar était redevenu florissant. (V. *Histoire philosophique des Deux Indes*, Genève, 1780, in-4°, t. I, p. 565.)
5. Schérer, *op. cit.*, p. 659-660.

heureuse que ses devancières, la Compagnie prospérait. De 1731 à 1745, elle envoya dans les Indes orientales et en Chine 31 vaisseaux, dont la charge, en argent, montait à 3,714,535 écus danois et, en marchandises, à 258,938 écus. Elle fit rentrer, dans la même période, en Danemark 24 vaisseaux, dont la cargaison fut évaluée à 7,470,761 écus [1].

En 1735, la Compagnie augmenta son fonds de 300,000 écus, divisés en 1,600 actions de 375 écus. Les actionnaires purent, en outre, s'intéresser dans les armements de navires [2].

En 1772, la charte de la Compagnie fut encore renouvelée. Il fut stipulé que le monopole de la Compagnie n'aurait qu'une durée temporaire et que tous les Danois pourraient, moyennant un certain droit, prendre part au commerce de l'Inde. En 1777 enfin, ce droit fut aboli, à l'occasion de l'achat par le gouvernement des biens et possessions de la Compagnie [3].

§ 2. Compagnie d'Islande.

Première compagnie d'Islande, 1619. — Seconde compagnie, 1647. Son fonctionnement.

On trouve, dès 1619, à Copenhague, une première *compagnie d'Islande,* mais elle ne se soutint guère [4]. Quelques années après, en 1647, le roi Frédéric III constitua sur des bases plus sérieuses une nouvelle compagnie d'Islande, au capital de 200,000 écus, divisé en cent actions de 2,000 écus, compagnie à laquelle fut attribué le monopole du commerce de l'Islande. « Il n'appartient qu'aux vaisseaux de cette Com-
« pagnie de faire le commerce de cette île, moins fameuse
« par son négoce que par son célèbre volcan de la montagne
« d'Hécla, et par la réputation qu'ont ses habitants d'être de
« grands magiciens. Kirkebar, gros bourg ou petite ville

1. M. de Beausobre, *op. cit.*, t. I, p. 92-93.
2. *Ibid.*, p. 93.
3. Schérer, *op. cit.*, t. II, p. 660.
4. M. de Beausobre, *op. cit.*, t. II, p. 93.

« d'Islande, est un des magasins de cette compagnie, et la « résidence de ses marchands et de ses commis[1]. »

La Compagnie portait en Islande des bas et gants de laine, des viandes salées, du soufre, de gros draps. Elle en retirait de la morue et, en dehors de cette pêche, de l'huile de chiens de mer et de veaux marins. Le commerce s'y faisait presque entièrement par échange, conformément au tarif de 1702.

Les vaisseaux partaient de Copenhague en mai et juin et arrivaient trois semaines après[2]. Pour tous droits, la Compagnie payait 1 0/0 de toutes les marchandises d'Islande qui sortent de Copenhague et l'accise de celles qui y sont débitées.

§ 3. Compagnie du Nord.

Sa fondation en 1647. — Ses établissements. — Son commerce.

La *compagnie du Nord* fut établie à Copenhague, en 1647, par Frédéric III.

Ses établissements dans la Norvège étaient considérables. Elle envoyait encore ses vaisseaux dans le Waranger[3], d'où elle pénétrait par terre dans la Laponie danoise et bien avant dans la Laponie moscovite, sur des traîneaux tirés par des rennes.

Elle faisait aussi des envois dans le Borandai et dans la Sibérie, où ses commis s'avançaient pareillement sur des traîneaux jusqu'au Panigorod, capitale de cette partie de l'empire moscovite.

Les marchandises propres au commerce de la Laponie, du Borandai et de la Sibérie étaient des rixdales, du tabac et des toiles. Celles qu'on en tirait ne consistaient qu'en pel-

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 699.
2. M. de Beausobre, *op. cit.*, p. 93-94.
3. Pays avoisinant le port de Waranger, au sud-ouest de Wardhus.

leteries, surtout en martres-zibelines et en petits-gris[1]. Au fond, cette compagnie mérite à peine de figurer dans notre ouvrage, ayant affecté plutôt, semble-t-il, le caractère d'une entreprise particulière que celui d'une grande compagnie privilégiée.

§ 4. Compagnie des Indes occidentales ou de Guinée.

Sa création, avant 1701. — Son monopole. — Elle est abolie en 1754.

C'est en 1671 que le roi Christian V envoya une petite expédition aux Antilles pour y occuper en son nom l'île Saint-Thomas. Fort peu importante par elle-même, vu son exiguité, l'île devint, comme celle de Curaçao, un grand dépôt de marchandises de contrebande à destination des colonies espagnoles. Une compagnie appelée *compagnie de Guinée ou des Indes occidentales* fut créée, nous ne savons à quelle époque, mais certainement avant 1701[2]. Elle reçut le monopole de la traite de la poudre d'or, du morfil et des nègres à destination de Saint-Thomas.

Les colonies françaises étaient souvent forcées de se pourvoir de nègres à Saint-Thomas, espèce de port franc ouvert à tous les navires étrangers. En 1719, la compagnie danoise occupa l'île voisine appelée Saint-Jean ; en 1733 (15 juin), elle acquit, par contrat, de la Couronne de France la cession de l'île de Sainte-Croix[3].

Mais la Compagnie abusa tellement de son monopole que le gouvernement la supprima en 1754. Le roi de Danemark acheta pour 2,200,000 écus tous ses établissements, remboursa les actionnaires et ouvrit à tous ses sujets le com-

1. Nous résumons à peu près textuellement ce qui précède du *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 699.
2. Un mémoire rédigé en 1701 mentionne l'existence de cette compagnie.
3. Schérer, *op. cit.*, t. II, p. 662.

merce de l'Amérique et de la Guinée[1], à quelques rares restrictions près[2].

§ 5. Compagnie du Groenland.

Compagnie du Groënland, 1733. — Nouvelle compagnie formée en 1747. — Elle prend le nom de *Compagnie générale*.

Des établissements furent fondés en 1733 dans la partie méridionale du Groënland, au Nouveau-Hernhut. Mais dès l'année suivante, la *compagnie du Groënland* qui les avait créés fut obligée de se séparer, et le Roi afferma le commerce du Groënland à un négociant nommé Séverin[3].

Dès 1747 d'ailleurs, une compagnie nouvelle se forma, au capital de 1,000 actions de 500 écus. Elle reçut du Roi le privilège exclusif du commerce du Groënland et de la pêche de la baleine. Cette compagnie qui s'appelait *Compagnie générale* faisait encore, suivant l'auteur qui nous sert ici de guide[4], le commerce du Levant et la traite des nègres[5].

§ 6. Compagnie d'Afrique.

Son établissement en 1755. — Sa prospérité.

Cette Compagnie fut établie en 1755 au capital de 250,000

1. M. de Beausobre, *op. cit.*, t. I, p. 94, note.

2. Les commerçants n'eurent comme ports de départ et de retour pour les Antilles que ceux de Copenhague et d'Altona.

3. M. de Beausobre, *op. cit.*, t. I, p. 95, note.

4. M. de Beausobre, *ibid.*

5. En acceptant comme fondé le renseignement fourni par M. de Beausobre, la compagnie de Groënland aurait ainsi fait concurrence à la compagnie des Indes occidentales ou de Guinée pour la traite des nègres. En tout cas, c'est bien cette compagnie, croyons-nous, désignée sous le nom de *Compagnie générale du commerce de Copenhague*, qui envoya en France en 1770, pour y prendre un chargement de sel de Brouage, le navire danois *Les Souhaits de Frédéric*. (V. aux Archives nationales le registre G^{1} 24, f° 59 r°.)

écus, divisé en 500 actions. Elle reçut pour privilège exclusif le commerce d'Afrique depuis le 36e jusqu'au 22e degré [1].

Elle prospéra assez heureusement. La corvette française *le Pandour,* qui visita en 1786 les établissements créés par cette colonie sur la côte de Guinée entre Accra et Juda, les trouva en bon état. Les principaux comptoirs étaient Christiansborg, Ningo, Ada, Kesa, Tels. Il en était sorti l'année précédente 4,000 esclaves sur 8 bâtiments, dont 4 étaient danois. Ces nègres étaient à destination du Cap Français [2].

Le souvenir de l'ancienne compagnie d'Afrique a été rappelé de nos jours par une compagnie anglo-franco-danoise, ayant son siège social à Copenhague, qui a été constituée dans le but « d'ouvrir l'Afrique centrale au commerce et à « la civilisation », mais qui ne semble pas y avoir réussi.

1. M. de Beausobre, *Introd. gén. à l'étude de la politique, des finances et du commerce*, Bruxelles, 1791, nouvelle édition, t. II, p. 95, note.

2. V. le Mémoire de M. Champagny contenant des observations sur quelques points de la côte de Guinée et sur la possibilité d'y faire des établissements, Brest, 6 septembre 1786. (Archives du Ministère de la marine et des colonies.)

CHAPITRE III.

ESPAGNE.

---

§ 1. Compagnie de l'Assiente et de Barcelone.

L'Assiente reste d'abord aux mains des étrangers. — La Compagnie n'est établie en Espagne qu'en 1755. — Elle fonctionne jusqu'en 1780.

Incapable de fournir annuellement à ses colonies le nombre de nègres nécessaires, l'Espagne dut de bonne heure faire appel au concours des nations étrangères. Dès le début du XVI^e^ siècle, Charles V accorda aux Flamands le *contrat d'Assiente*, c'est-à-dire le privilège exclusif de fournir aux colonies espagnoles de l'Amérique une certaine quantité de nègres d'Afrique à des conditions avantageuses. Puis les Espagnols reprirent l'Assiente en 1532.

Philippe II le donna en 1580 aux Génois. De là, le privilège de l'Assiente passa entre les mains d'une compagnie qui y gagna prodigieusement[1]; puis dans celles des Portugais. Les Français l'obtinrent ensuite. En 1713, au traité d'Utrecht, les Anglais prirent pour eux le privilège de l'Assiente[2]. Ils en furent dépossédés plus tard, on le sait.

1. V. pour tout ce qui précède une note de M. de la Roquette, 4^e^ éditeur de l'*Histoire de l'Amérique* de *W. Robertson* (trad. Suard et Morellet). Paris, 1828, in-4°, p. 365 et suiv.

2. On a pu voir plus haut comment les Français et, après eux, les Anglais ont exécuté le contrat de l'Assiente. (V. ci-dessus p. 384 et suiv., et p. 152 et suiv.)

Les Espagnols redevinrent alors maîtres de leur commerce avec les Indes occidentales et confièrent à une compagnie espagnole l'Assiente des nègres. Ferdinand VI permit en 1755 à une compagnie de négociants formée à Barcelone de faire des expéditions pour Saint-Domingue, Porto-Rico et l'île de Sainte-Marguerite et d'approvisionner de nègres ces colonies. Mais il y avait tant de restrictions à cette permission que la Compagnie n'en fit pas usage [1].

Quand le bail de cette Compagnie finit en 1780, l'Espagne voulut essayer de faire par elle-même la traite des nègres, mais elle manquait des avances de fonds nécessaires. Elle n'avait ni bâtiments construits comme ce commerce l'exige, « ni marchandises propres à la traite, ni navigateurs exer- « cés à la faire, ni chirurgiens qui connaissent la maladie « des nègres [2]. »

Aussi l'Espagne resta-t-elle toujours, pour cet objet, à la merci des étrangers.

§ 2. Compagnie de Biscaye, des Antilles ou de la Havane.

Sa création en 1725. — Sa ruine rapide.

Créée en 1725 pour fournir de nègres Cuba, la *compagnie de Biscaye, des Antilles* ou *de la Havane* s'était ruinée dans l'accomplissement de cette tâche. Elle cédait très cher les nègres aux colons de la Havane [3]; aussi réduisaient-ils le plus possible leurs achats, au grand détriment de la mise en valeur des plantations.

En 1765, l'Espagne rendit enfin la liberté à l'île de Cuba, qui depuis a singulièrement prospéré [4].

1. Bourgoing, *op. cit.*, p. 169.
2. *Ibid.*, p. 224.
3. V. à la Bibliothèque Nationale, le mss. fr. *Joly de Fleury* 1723, f° 211 r° et suiv. (Lettre datée de la Havane, 13 avril 1748.)
4. V. Bourgoing, *Tableau de l'Espagne moderne*, t. II, p. 172, Paris, an V, 3 vol. in-8°.

§ 3. Compagnie de Guipuscoa, de Caracas ou de Venezuela.

La Compagnie commence à fonctionner en 1731. — Sa réorganisation en 1742 et en 1752. Sa nouvelle extension en 1776. — Ses succès.

L'Espagne avait perdu tout le commerce de Caracas. De 1706 à 1722, il n'était pas arrivé un seul vaisseau directement de Caracas à Cadix. C'est la Hollande qui fournissait à l'Espagne le cacao et le tabac de Caracas[1], quand Philippe V accorda, en 1728, à un corps de marchands le droit[2] de faire le commerce de Caracas et de Cumana, à condition d'équiper à leurs frais assez de vaisseaux pour purger la côte d'interlopes.

La Compagnie ne commença guère ses opérations qu'en 1731; mais, dès ce moment, elle rendit à l'Espagne la branche de commerce dont elle s'était laissé dépouiller, c'est-à-dire le trafic du cacao, du tabac et des cuirs. Le siège de la Compagnie en Espagne était la province de Guipuscoa et ses magasins étaient installés dans le port du Passage[3]. Les retours ne se faisaient d'abord qu'à Cadix, puis ils se firent aussi à Saint-Sébastien.

La colonie de Caracas n'était pas d'ailleurs absolument entre les mains de la Compagnie. Les habitants des Canaries y pouvaient envoyer tous les ans un gros vaisseau de registre; et Vera-Cruz, dans la Nouvelle Espagne, y faisait librement le commerce de tous les ports compris dans la charte de la Compagnie. Cette concurrence entretenait les prix des marchandises à un taux modéré.

La Compagnie reçut en 1742 un privilège exclusif pour le commerce du département de Caraque et, en 1752, le

1. L'Ile de Curaçao servait d'entrepôt.
2. M. de Bourgoing, *op. cit.*, t. II, p. 168-169.
3. Sur la compagnie de Caraques ou Caracas en 1739, v. aux Archives nationales le registre coté F^{12} 86, p. 63.

monopole du commerce du département de Maracaybo. Ces deux provinces formaient le Venézuela[1]. Bientôt, cependant, la mauvaise administration de la Compagnie appela sur elle l'attention du gouvernement. D'Argenson nous dit, à ce propos, à la date d'août 1750 : « Sa Majesté Catholique a « remis absolument en règle la compagnie de Guipuscoa ou « des Caraques ; on y a donné un nouvel octroi dont la Com- « pagnie avait besoin depuis la révolte de ces peuples. On « équipe pour elle trois vaisseaux à Saint-Sébastien, et ils « vont mettre à la voile[2]. » Quelques années après, la Compagnie recevait une heureuse extension. L'acte royal du 19 novembre 1776 ajouta la Guyane, l'île de la Trinité et celle de Sainte-Marguerite aux pays dont le commerce avait été concédé à la compagnie de Caracas.

Le Roi n'accorda à la Compagnie sur ces nouveaux territoires que divers privilèges de commerce, mais aucun monopole. Malgré tout, l'esprit peu libéral de cette compagnie, le caractère oppressif de ses statuts, sa mauvaise administration devaient rendre stériles ces témoignages de faveur. La guerre avec l'Angleterre, lors du soulèvement des colonies d'Amérique, coûta à la compagnie espagnole une somme d'environ 1,500,000 piastres.

Ruinée par un tel coup, la Compagnie obtint d'être déchargée des gardes-côtes qu'elle avait à entretenir et qui ne lui coûtaient pas moins de 200,000 piastres par an. Depuis lors, elle commerça avec succès sur la côte de Caracas[3]. Il a paru, au siècle dernier, une histoire de cette compagnie, de 1728, époque de sa fondation, à 1764, moment où l'auteur écrivait[4].

1. Raynal, *Histoire philosophique des deux Indes*, Genève, 1780, in-4°, t. II, p. 171. V. aussi sur la même compagnie, *ibid* , p. 174-177.

2. D'Argenson, *Mémoires*, t. VI, p. 461.

3. Bourgoing, *op. cit.*, t. II, p. 168-169. V. aussi, *ibid.*, t. I, p. 26.

4. *Real compaña Guipuzcoana de Caracas, noticias historiales praticas, etc.*, 1765, in-4°.

§ 4. Compagnie de Saint-Ferdinand ou des Indes occidentales.

Sa fondation en 1747. — Ses premiers succès.

Une autre compagnie fut établie à Séville, par un octroi du 7 août 1747, sous le titre de *compagnie de Saint-Ferdinand ou des Indes occidentales*, pour se livrer au commerce des Indes occidentales. On exceptait seulement de sa concession le commerce de Caraque et de la Havane. Elle avait la faculté, mais non le monopole, du commerce des régions désignées sous le nom d'Indes occidentales. Ainsi, tout armateur espagnol pouvait, sans permission de la Compagnie, envoyer des vaisseaux au Pérou ou au Mexique[1]. Nous ne savons ce que devint dans la suite cette compagnie, qui paraît avoir été d'abord assez florissante.

§ 5. Compagnie de la Louisiane.

Elle n'est, à vrai dire, qu'un projet formé par Beaumarchais.

Ce n'est que pour mémoire que nous mentionnons ici cette *Compagnie de la Louisiane*. Elle n'a guère existé jamais qu'à l'état de projet. Beaumarchais avait conçu le dessein de cette fondation, et parmi les nombreuses aventures commerciales et industrielles qu'a courues l'illustre écrivain, celle-ci n'est certainement pas la moins curieuse.

L'Espagne, qui avait été forcée, lors du traité de Paris (1763), d'échanger la Floride contre une partie de la Louisiane, ne savait guère que faire de sa nouvelle acquisition ; il fallait de l'argent pour la mettre en valeur et l'argent

1. *Les intérêts des nations de l'Europe développés relativement au commerce* [par J. Accarias de Sérionne], Paris, in-4°, 1766, t. I, p. 354-355.

manquait[1]. Beaumarchais se chargea, dans ces conditions, de fonder avec des capitaux français une *Compagnie de la Louisiane*.

Il partit donc pour Madrid avec 200,000 francs en lettres de change que lui avait remises Pâris-Duverney. « On voit « par les *Instructions secrètes* qu'il adressait à ses commet- « tants français et que possèdent les archives de la Comédie- « Française, de quelle façon il entendait procéder dans son « entreprise. Il prenait l'engagement d'approvisionner et « de fortifier la Nouvelle-Orléans et d'autres places, de les « mettre à couvert de toute insulte, de les protéger contre « les convoitises anglaises. Son intention était de n'en « rien faire, car, disait-il, nous sommes des commerçants « et non des ministres, et nous n'avons à nous occuper « que du succès de notre compagnie ; *tout promettre et ne « rien tenir,* ajoutait-il, telle doit être notre devise. Son « vrai projet était d'accaparer le commerce des noirs dans « les colonies espagnoles, et tout le commerce de contre- « bande ; et à cet effet, il se proposait de fortifier un îlot « situé à l'embouchure du Mississipi, pour y établir, à « l'abri de défenses solides, des entrepôts et des magasins.[2] »

Il voulait en un mot s'assurer tous les profits illicites compatibles avec l'entreprise projetée et se dispenser des charges qu'il se donnait l'air d'accepter. Il savait la lenteur des affaires à Madrid et celle des enquêtes. Dix ans s'écouleraient bien, pensait-il, avant que la Cour espagnole s'aperçût qu'il la bernait. Mais il quitta l'Espagne bientôt après, plus pauvre qu'il n'y était entré, ses mines éventées, ses batteries démontées.

1. G. Valbert, *Revue des Deux Mondes*, du 1er février 1886, p. 686, d'après « *Beaumarchais*, eine Biographie von Anton Bettelheim » (Francfort-sur-le-Mein, 1889, 1 vol).

2. G. Valbert, *ibid.*

§ 6. Compagnie des iles Philippines.

Sa fondation en 1784. — Vaste champ ouvert à la Compagnie en Asie et en Amérique. — Succès de ses opérations.

Il était depuis longtemps question en Espagne d'ouvrir des relations directes d'affaires entre la métropole et les îles Philippines[1], quand une junte spéciale fut convoquée en juillet 1784, à l'instigation d'un Français, Cabarrus, pour aviser aux moyens de réaliser enfin ces vieux desseins. La junte, composée de divers membres importants de l'Administration, sous la présidence du Ministre des Indes, proposa de former pour le commerce des Philippines « un « fonds de huit[2] millions de piastres fortes, partagé en « 32,000 actions de 250 piastres chacune[3]. » Puisant ainsi à leur source les marchandises de l'Inde, l'Espagne les aurait, disait-on, à bien meilleur compte.

Le Roi, approuvant le projet de la junte, constitua pour 25 ans la nouvelle Compagnie. Il lui accordait le privilège exclusif de faire le commerce d'Asie et de le combiner avec celui d'Amérique. La cédule royale portait que les bâtiments de la Compagnie « partiraient de Cadix, doubleraient « le cap de Horn, feraient échelle sur les côtes du Pérou, y « prendraient les piastres nécessaires pour ses achats, se « rendraient aux Philippines à travers la mer du Sud et rap- « porteraient leurs retours directement à Cadix, en prenant « leur route par le cap de Bonne-Espérance[4]. »

1. V. sur ce sujet et sur la compagnie des Indes orientales qu'on projeta un moment d'établir en faveur du commerce des Philippines, les « *Intérêts des na- « tions de l'Europe développés relativement au commerce*, » Paris, 1766, t. I, in-4°, p. 354-356. Dès 1733, le projet d'une compagnie des îles Philippines avait été favorablement accueilli par le pays.
2. Les traducteurs de Schérer, *op. cit.*, p. 238, disent *six* millions.
3. Bourgoing, *op. cit.*, p. 236-237.
4. Bourgoing, *op. cit.*, p. 237-238.

La Compagnie n'avait pas le privilège du commerce d'Inde en Inde, et Manille était port franc. Ainsi restreinte dans ses opérations[1] et dépourvue d'indépendance, exposée à l'intervention continuelle et parfois violente du gouvernement, « la Compagnie se trouva, surtout après la chute « de Cabarrus en 1790, hors d'état de remplir une mission « qui, dans d'autres circonstances et sous l'empire d'autres « maximes, aurait sans doute assuré à l'Espagne une part « assez considérable et assez avantageuse dans le com- « merce des Indes orientales. Elle ne fit que végéter et « tomba, de même que la banque de Saint-Charles, lors de « la guerre avec la France, sous Napoléon[2]. »

La Compagnie tomba effectivement sous Napoléon; mais sa situation n'était pas mauvaise à ce moment. Depuis plusieurs années les bilans étaient satisfaisants. En 1792, ils accusaient des bénéfices; en 1795, un gain de près de 22 millions de réaux[3]. Sa flotte comprenait une vingtaine de vaisseaux. Les expéditions se faisaient de Cadix à Caracas, Maracaybo et Lima.

Il existait encore en Espagne des corporations closes qui offrent plus d'une analogie avec des compagnies de commerce et dont nous devons mentionner au moins le nom.

Telles furent les associations formées par les marchands de Séville, depuis Charles-Quint, et par ceux de Mexico et de Lima, depuis Philippe II[4]. Telles furent encore la société que des Espagnols créèrent sous le nom de Compagnie de commerce des Indes, vers 1664, avec le concours de divers princes d'Allemagne[5], celles qu'Albéroni projetait

1. M. de Bourgoing donne des détails assez intéressants sur les premières expéditions de la Compagnie (v. p. 238-241).
2. V. Schérer, *op. cit.*, not. des traducteurs, t. II, p. 239.
3. Bourgoing, *op. cit.*, p. 242-243.
4. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., 4e éd., p. 31.
5. P. Clément, *Correspondance de Colbert*, t. II, 2e partie, p. 429.

d'ériger en 1721, l'une orientale, l'autre occidentale, pour le commerce de la seule nation espagnole[1], et celle que le ministre Patinho voulait établir en 1733 à Manille[2].

C'est à dessein que nous ne citons pas, parmi ces associations, la compagnie de la Banque de Saint-Charles, qui fonctionnait encore à la Révolution et qui n'était qu'une société financière. Mentionnons enfin, en terminant, un projet que forma le gouvernement espagnol, en 1791, lorsqu'il était sur le point de traiter avec le Dey au sujet de la restitution définitive à la Régence d'Oran et de Mers-el-Kébir. Il demandait en retour l'établissement à Oran d'une compagnie de commerce espagnole semblable à la compagnie française d'Afrique et offrait, en échange de cette concession, une redevance annuelle de 120,000 livres[3]. Mais le projet n'eut pas de suites.

1. Lettre écrite à M. le marquis N. à Gênes par un prélat de Rome, le 19 juillet 1721 (citée d'après le ms. n° 657 de la Bibliothèque de l'Arsenal dans l'article ALBERONI de la *Biographie générale* de Didot, t. I, col. 565.)

2. Bourgoing, *op. cit.*, p. 234. M. Castonnet des Fosses donne cette compagnie comme ayant été fondée en 1733 sous le nom de compagnie des Indes. (*Dupleix, ses expéditions et ses projets*, Paris, 1888, in-8°, p. 66.)

3. E. Plantet, *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France*, Paris, 1889, t. II, p. 410, note 2.

CHAPITRE IV.

ITALIE.

---

§ 1. Compagnie Génoise des Grilles.

Elle est formée dès 1580 pour fournir les nègres nécessaires à l'Amérique espagnole.

Ainsi se nommait à Gênes une association formée, au moins dès 1580, pour la traite des nègres nécessaires à l'Amérique espagnole. « Cette compagnie a été longtemps « la seule qui y ait fait ce commerce, et c'était elle qui « fournissait tous ceux qui étaient nécessaires pour le « Pérou, où ils étaient envoyés de Porto-Bello, port célèbre « de la mer du Nord[1]. »

Aux Génois succédèrent les Anglais et les Hollandais. Puis les Portugais entreprirent ce commerce. Il passa de leurs mains en celles des Français. Lors des traités d'Utrecht, les Anglais s'assurèrent le bénéfice de l'Assiente (1713).

Ce qui est à noter ici, c'est qu'au début l'Assiente a été confiée à la compagnie génoise des Grilles.

§ 2. Compagnie Génoise du Levant.

Elle est fondée en 1664. — Elle décline après 1670.

C'est en 1645 que les Génois eurent la première idée de la compagnie de commerce qu'ils fondèrent plus tard. Les

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 700.

Français portaient alors dans le Levant des pièces de cinq sols dont les Turcs se servaient tant comme monnaie que comme ornement pour les femmes. Jaloux de ce commerce, les Génois fabriquèrent de semblables pièces et constituèrent en 1664 une *Compagnie du Levant* à l'effet d'y commercer sous leur propre bannière.

Le marquis Durazzo, l'un des principaux intéressés de la nouvelle compagnie, se rendit à Constantinople une première fois *incognito*, une seconde fois publiquement et avec le caractère d'ambassadeur de la République de Gênes. Aidé du crédit des ministres d'Allemagne et d'Autriche, il obtint du grand vizir des capitulations, malgré les réclamations de M. de Lahaye fils, alors ambassadeur de France.

La compagnie génoise fit assez bien ses affaires jusqu'en 1670 où le décri de la monnaie de cinq sols amena la décadence de l'association. Elle ne cessa plus de languir, depuis ce moment. « A peine voit-on, écrit-on au XVIII^e^ « siècle, de temps en temps quelque vaisseau génois [venir] « dans les échelles du Levant pour y faire un assez misé- « rable commerce[1]. »

§ 3. Société de la mer Rouge.

Elle est formée, vers 1787, à Paris, sous pavillon sarde.

Nous pensons devoir ranger parmi les compagnies de commerce italiennes la *Société pour le commerce de la mer Rouge et de l'Inde,* qui fut formée à Paris vers 1787, parce qu'elle demanda, dès sa création, à commercer sous pavillon *sarde*. La raison de cette demande est facile à deviner : le privilège exclusif de la compagnie française des Indes n'aurait pas permis à la nouvelle association de fonctionner.

1. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I. p. 700. Ce qui précède est résumé d'après le même recueil.

La Société de la mer Rouge était formée pour 9 ans. Elle avait le chevalier Dimpfel pour secrétaire du comité de direction. La maison commanditaire était à Marseille. Elle avait comme raison sociale : « Guys cousin et compagnie [1]. »

Nous ne savons quel fut le sort de la nouvelle entreprise qui n'était d'ailleurs, à vrai dire, qu'une entreprise absolument privée et à peine digne, à ce titre, d'une mention dans cet ouvrage. Il est très probable qu'elle ne résista pas aux commotions politiques qui signalèrent en France et en Europe la fin du XVIII[e] siècle.

1. V. aux Arch. nat. les papiers Seymour (T 938, 6[e] liasse).

CHAPITRE V.

POLOGNE.

---

§ 1. Compagnie de Turquie.

Compagnie de Turquie, fondée à la fin du XVIII^e^ siècle, dans l'Ukraine Polonaise. — Principaux adhérents. — Opérations de la Compagnie.

A la fin du XVIII^e^ siècle, une compagnie de commerce était établie dans l'Ukraine polonaise. Comme la société avait retiré des avantages assez considérables de son commerce à Constantinople, plusieurs seigneurs se réunirent pour lui donner de nouveaux agrandissements. La *Gazette de France* du 4 juin 1784) à laquelle nous empruntons ces renseignements d'après des nouvelles de Pologne, du 10 mai 1784, nous indique le nom des principaux de ceux qui s'associèrent à cette fin.

C'étaient, notamment, le prince Jablonowski et le prince Czartoriski.

La Compagnie chargeait de blé, de bois, de salpêtre et de potasse des bâtiments sur le Dniestr, à destination de la mer Noire, et faisait vendre à Constantinople ces divers produits.

CHAPITRE VI.

PORTUGAL.

---

§ 1. Compagnie du Brésil.

Sa création en 1648. — Nature de ses opérations.

En dehors de la compagnie d'Afrique ou du Brésil fondée en 1724, et dont nous nous occupons ci-après (v. § 2), il a existé en Portugal, dès le XVII^e^ siècle, une compagnie destinée à commercer avec le Brésil et appelée de ce chef *Compagnie du Brésil*.

C'est en 1648 que Jean IV créa cette compagnie, sur le modèle de la compagnie hollandaise des Indes occidentales.

« Cette société faisait partir, chaque année, au mois de « mars, d'Oporto et de Lisbonne une flotte commune à ces « deux ports.

« Trente navires étaient destinés pour Bahia, alors capi- « tale du Brésil, autant pour Fernambouc, vingt pour Rio « de Janeiro et sept pour le Para. Le tonnage de ces navi- « res était notablement supérieur à celui des bâtiments que « l'on expédiait précédemment dans l'Inde. Mais il ne faut « pas perdre de vue la différence de volume et de poids « entre une cargaison d'épices et de soieries et une cargai- « son de sucre et de bois de teinture. Au mois de septem- « bre de l'année suivante, tous ces navires se réunissaient « à Bahia pour retourner dans la métropole. Six bâtiments « de guerre escortaient la flotte marchande[1]. »

1. Schérer, *op. cit.*, t. II, p. 163-164 (d'après Schaeffer, *Histoire du Portugal*).

Ajoutons qu'aucun navire ne pouvait se rendre du Portugal au Brésil ou en revenir qu'avec la flotte de la Compagnie.

§ 2. Compagnie d'Afrique ou du Brésil.

Elle est établie en 1724. — Elle doit fournir aux colonies portugaises d'Amérique les nègres dont elles ont besoin.

La compagnie dont il est question fut établie en 1724[1] en vue d'assurer aux colonies portugaises établies au Brésil la fourniture des nègres qui leur étaient nécessaires. Elle n'était pas la première que le pays eût vue naître. Une compagnie privilégiée avait été formée, en effet, par le roi de Portugal, dès 1648[2]. (V. ci-dessus, § 1.)

Voici l'analyse des lettres royales de création de 1724. Elles portent[3] : « 1° Que la nouvelle compagnie s'engage à « faire construire à ses dépens une forteresse à l'embou- « chure de la rivière d'Angre, vis-à-vis l'île de Corisco qui « appartient au roi de Bénin, proche de la côte Gabon, au- « trement appelée Congo, à la hauteur d'un degré trente « minutes de latitude septentrionale.

« 2° Qu'elle fournira telle quantité de nègres dont les « plantations portugaises de l'Amérique auront besoin.

« 3° Qu'il ne sera permis à aucun vaisseau portugais ni « même étranger d'aller négocier sur cette côte, à peine « de confiscation des bâtiments et des marchandises.

« 4° Que si néanmoins quelques vaisseaux y abordaient « par la tempête, ou autre cas de contrainte, les commis de « la Compagnie leur pourraient permettre de prendre de « l'eau et même pourraient leur vendre les vivres dont ils « auraient besoin, sans néanmoins leur accorder d'y faire « aucun commerce.

1. M. de Beausobre, *op. cit.*, p. 965, dit à tort que ce fut en 1723.

2. Les auteurs se trompent donc qui soutiennent que jusqu'au XVIII^e siècle il n'y a pas eu de compagnies restrictives en Portugal.

3. *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 668-669.

« 5° Que la concession durera quinze années entières et « consécutives après lesquelles il sera loisible à Sa Majesté « Portugaise d'en prolonger le terme ou de rentrer en « possession du pays concédé.

« 6° Enfin que, dans ce dernier cas, ladite Majesté pourra « reprendre les forts, artillerie, vaisseaux et autres effets « de la Compagnie, en les lui payant argent comptant, sui- « vant l'estimation qui en sera faite. »

Quelque temps après que ces lettres eussent été rendues publiques, la nouvelle compagnie fit paraître et afficher à Lisbonne les conditions auxquelles on pouvait souscrire à ses actions.

Ces conditions sont exposées en douze articles dont les principaux sont : que les fonds ne seront que d'un million de crusades ; que les actions vaudront mille crusades chacune ; que ceux des actionnaires qui ne feront pas exactement les payements aux termes prescrits perdront les avances qu'ils auront déjà faites ; que la Compagnie paiera à ses actionnaires, un an après la première entreprise, un dividende de 5 0/0 de la somme capitale qu'ils auront fournie, et les dividendes à prendre sur les profits que la Compagnie retirera de son commerce ; enfin, que le chef commandant général qui a entrepris de former cette compagnie tirera 14 0/0 sur les profits qu'elle fera, sur lesquels il se charge de payer les commis et autres personnes qu'il jugera à propos d'employer sur les côtes d'Afrique, à Lisbonne, au Brésil ou ailleurs.

Nous ne savons quelles furent les destinées de cette compagnie.

§ 3. Compagnie du Haut-Douro, ou des Marchands de vin de Porto.

Elle est créée vers 1752. — Son monopole absurde. — Sa chute.

C'est vers 1752 que M. de Pombal érigea en monopole

l'exportation des vins en créant la *Compagnie du Haut-Douro ou des Marchands de vin de Porto,* au capital de trois millions, divisé, dit l'abbé Raynal, en 200 actions de 2,500 l. « Cette « compagnie obtint le privilège incroyable d'accaparer « à un prix minime les vins de tous les propriétaires « de vignobles sur le Haut-Douro. Pombal s'en fit nom- « mer directeur, avec une part dans le produit de la vente « de chaque barrique. Il prescrivit de plus qu'aucun « habitant de Lisbonne et de la province d'Estramadure ne « prêtât d'argent à intérêt qu'au directeur, et cet ordre fut « maintenu en vigueur jusqu'à ce que la société eût réuni « dans ses mains 1,300,000 cruzades. Il s'ensuivit que beau- « coup de familles, obligées de livrer leurs vins à vil prix[1], « furent réduites à la mendicité ; que beaucoup d'autres, « prévoyant le même sort, arrachèrent leurs vignes ; de là « une révolte générale qui fut comprimée avec rigueur. La « Compagnie maintenue non seulement conserva ses pri- « vilèges, mais obtint en outre la faculté nouvelle de dis- « tiller l'eau-de-vie.[2]. »

Jamais monopole plus absurde ne fut accordé à une compagnie. L'avidité, l'arrogance de ses agents n'étaient pas moins étonnantes et moins insensées. L'émeute à laquelle il vient d'être fait allusion et qui se produisit à Oporto, le 23 juillet 1757, entraîna des poursuites criminelles contre 478 individus et coûta la vie à 17[3].

Ce n'est qu'à la mort de Pombal que la Compagnie disparut et avec elle une situation intolérable pour le pays dont elle ruinait l'industrie vinicole.

1. Le meilleur vin était vendu obligatoirement à la Compagnie 156 l. 5 s. le tonneau, le moindre 125 l. (Abbé Raynal. *Histoire philosophique des Deux Indes*, Genève, 1780, in-4°, t. II, p. 405-406).

2. Schérer, *op. cit.*, t. II. p. 178-179.

3. Article de M. Michel Chevalier sur le *Marquis de Pombal*, brochure de Fr. L. Gomès. (V. la *Revue des Deux Mondes*, du 1er septembre 1870.)

§ 4. Compagnie d'Oporto.

Créée en 1755, elle n'a eu qu'un semblant d'existence.

C'est au marquis de Pombal qu'est encore due la création de la *Compagnie d'Oporto*. Il l'institua en 1755 pour protéger le commerce du vin d'Oporto que les négociants falsifiaient fréquemment. Elle n'eut qu'une existence éphémère.

§ 5. Compagnie du Para et du Maragnon.

Elle est instituée en 1755. — Elle est remplacée en 1759 par la compagnie de Fernambuc.

Le marquis de Pombal attribua, le 6 juin 1755, le monopole du commerce du Brésil à une *Compagnie* dite *du Para* ou *du Grand Para et du Maragnon,* au grand préjudice du public. La Compagnie était fondée, dit l'abbé Raynal[1], au capital de 3,000,000 l., divisé en 1,200 actions. Schérer dit que cette compagnie et celle de l'Amazone (dont nous n'avons trouvé nulle trace ailleurs) « ne comptèrent qu'un petit nombre de membres[2] ». Quoi qu'il en soit, cette création eut pour résultat d'entraver le commerce du Brésil. La production de cette colonie se restreignit dans une proportion considérable. Le commerce de Para, qui occupait auparavant 13 ou 14 vaisseaux, n'en occupa plus depuis la création de la Compagnie en 1755[3] que 4 ou 5[4]. Le public réclama vainement. Le mémoire qui fut rédigé à ce propos n'eut d'autre effet que de faire exiler ou déporter l'avocat qui l'avait rédigé, et les membres du comité de Lisbonne qui l'avaient signé[5].

La compagnie du Para, s'il faut en croire Schérer, n'eut

1. Abbé Raynal, *op. cit.*, t. II, p. 406.
2. Schérer, t. II, p. 178.
3. M. de Beausobre (*op. cit.*, p. 96) et Schérer (t. II, p. 166) adoptent cette date de 1755.
4. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., 4e éd., p. 61.
5. Michel Chevalier, article cité plus haut.

qu'une très courte durée : elle aurait été remplacée, en 1759, par une *compagnie* dite *de Fernambouc,* constituée au capital de 3,500,000 l. divisé en 3,400 parts. Elle pouvait vendre les marchandises 45 0/0 plus cher qu'elles ne lui avaient coûté à Lisbonne[1].

Nous devons joindre aux renseignements si peu complets qui précèdent, et dont nous sommes les premiers à sentir l'insuffisance, les indications suivantes :

1° Dès le XVI^e^ siècle, des compagnies de marchands ont existé en Portugal.

En juin 1596, une expédition hollandaise arriva à Java. Elle y rencontra l'opposition d'une compagnie de marchands portugais établis à Bantam, capitale de l'île. Cette Compagnie n'était, peut-être, qu'une compagnie privée.

2° Le Portugal avait, à la fin du XVII^e^ siècle, la fourniture des nègres d'Espagne, autrement dit de l'Assiente. C'était la compagnie royale de Guinée qui dirigeait le commerce. Qu'était cette compagnie portugaise ? Là encore, nous sommes réduits aux conjectures. Tout ce que nous savons, c'est que le 10 novembre 1701, fut proclamée la rescision du contrat qui avait accordé à la compagnie l'Assiente d'Espagne. On a vu, plus haut, que ce fut une compagnie française qui succéda à la compagnie portugaise dans la fourniture des nègres à destination des colonies espagnoles. V. Livre III, chap. IV, § 8.

3° En 1731, le roi de Portugal donna à une compagnie l'autorisation d'envoyer un navire faire un voyage à Surate et à la côte de Coromandel, sans permettre la concurrence. Mais il s'agissait là très probablement d'une compagnie privée et qui ne reçut qu'une fois cette autorisation[2].

1. Abbé Raynal. *op. cit.*, t. II, p. 406.

2. H Cordier *La Compagnie suédoise des Indes orientales au XVIII^e^ siècle*. (Recueil de textes et de traductions publié à l'occasion du 8^e^ congrès des Orientalistes. Paris. 1889. in-8°. t II, p 305.)

CHAPITRE VII.

PRUSSE.

---

§ 1. Compagnie d'Afrique, de Brandebourg ou d'Emden.

Première compagnie, vers 1683. — Seconde compagnie en 1697. — Elle disparaît en 1723. — Essais de reconstitution en 1768.

En 1683, l'électeur de Brandebourg, Frédéric-Guillaume, réussit à armer une petite escadre dans le port de Pillau et à fonder une *Compagnie d'Afrique*.

Les querelles des états de Frise avec la duchesse Christine-Charlotte permirent bientôt à l'électeur d'entrer à Emden[1]. Il se hâta d'y transférer la compagnie établie à Pillau, et elle prit le nom du nouveau port.

Cette compagnie eut d'assez heureux débuts. Elle établit sur les limites de la côte d'Or et de la côte d'Ivoire le fort de Frédericksbourg, et ses vaisseaux vinrent faire la traite le long de ces côtes. Ils entraient quelquefois dans les eaux des possessions françaises. Les Français établis au Sénégal saisirent ainsi en 1685, pour commerce interlope, non loin du cap Blanc, le bâtiment *le Morian* appartenant soi-disant à la compagnie d'Afrique de Brandebourg. Ils apprirent en même temps que le fort d'Arguin leur avait été enlevé au cours de cette même année 1685 et qu'il avait arboré le drapeau de Frédéric-Guillaume[2]; mais ils ne pou-

1. Emden, dont les Anglais, forcés de quitter Anvers, avaient fait jadis le centre de leurs relations avec le continent. (Abbé Raynal, *Hist. philosoph. des Deux Indes*, Genève, 1780, in-4°, t. I, p. 592.)

2. V. le *Bulletin du Cercle Saint-Simon*, du 15 janv. 1887, p. 9.

vaient croire que l'occupation de cette île eût été faite au nom de ce prince. « Il était difficile, en effet, d'admettre « que l'électeur de Brandebourg, maître seulement d'une « côte sablonneuse dans la Poméranie ultérieure, eût véri- « tablement une flotte et une compagnie de commerce. Ce « fait était cependant incontestable [1]. »

C'était en 1685, en pleine paix, que la compagnie de Brandebourg avait ainsi mis la main sur le fort d'Arguin, entre Sierra-Leone et le cap Blanc, limite extrême de la concession de la compagnie française du Sénégal. Les sujets de Frédéric-Guillaume se défendirent plus tard, au sujet de cet acte, contre les réclamations de la compagnie française, disant n'avoir occupé le fort en question que parce que la compagnie française l'avait évacué après la paix de Nimègue, « n'y laissant ni maison, ni loges, ni huttes, ni « âme vivante [2]. »

La compagnie de Brandebourg n'avait pas, du reste, malgré cette occupation heureuse, rencontré de bien grands succès. En 1697, elle dut faire place à une seconde société qui, volée par ses administrateurs, attaquée par ses voisins, ne prospéra guère davantage.

Son trafic consistait dans la traite des nègres, de la poudre d'or et du morfil. Comme la compagnie danoise d'Afrique, la compagnie brandebourgeoise d'Afrique fournissait de noirs les colonies espagnoles d'Amérique, « dans « la même vue des Hollandais d'introduire aux Indes leurs « effets », dit un mémoire du temps [3].

C'est à Saint-Eustache que la compagnie allemande avait établi l'entrepôt de ses noirs aux Antilles.

1. E. F. Berlioux, *André Brue*, ou *l'origine de la colonie française du Sénégal*, Paris, 1874, in-8°, p. 34-35.

2. Nous extrayons ce passage des papiers relatifs aux conflits de la compagnie d'Afrique « de Sa Sérénité l'Électeur de Brandebourg » avec la France, papiers conservés aux archives du Ministère de la marine et des colonies.

3. Mémoire émanant des députés du Commerce de France (1701), contenu dans le manuscrit de Spanheim, cité ci-dessus.

Les Hollandais, cependant, ne regardaient pas sans une grande jalousie cette nouvelle rivale. Ils ne tardèrent pas à lui susciter difficultés sur difficultés. Ils en vinrent même à l'attaquer, si bien que Frédéric-Guillaume vendit pour une bagatelle, vers 1723, à la compagnie hollandaise des Indes occidentales, les possessions que la compagnie d'Emden avait encore en Guinée[1].

En 1768, Frédéric II, occupé du soin de rétablir la compagnie d'Emden et ne trouvant ni chez les Anglais ni chez les Hollandais des capitalistes disposés à y placer leurs fonds, proposa à la France la conclusion d'un traité de commerce qui aurait associé indirectement la compagnie d'Emden au commerce de la compagnie française des Indes, mais la cour de Versailles rejeta les offres du roi de Prusse[2].

§ 2. Compagnie des Indes orientales.

Premier essai d'une compagnie des Indes orientales en 1684. — Second essai au XVIII^e^ siècle. — Insuccès de la compagnie fondée par Frédéric II.

Le premier essai de constitution à Berlin d'une *compagnie des Indes orientales* remonte, croyons-nous, au grand Electeur Frédéric-Guillaume. Ce prince, désireux de suivre l'exemple que lui donnaient à ce moment les Hollandais, les Anglais et les Français, appela à Berlin le célèbre voyageur français Tavernier. Son intention était de le nommer son ambassadeur auprès du Grand Mogol, Aureng-Zeb, et de lui fournir pour remplir sa mission trois vaisseaux de guerre, mission commerciale en même temps que politique, dans laquelle le célèbre voyageur devait être

1. Nous renvoyons le lecteur curieux de plus de détails sur cette compagnie à l'étude de M. Roller sur la politique coloniale de l'Électeur de Brandebourg, Frédéric-Guillaume, et sur l'histoire des colonies prussiennes dans l'Afrique occidentale de 1681 à 1725. (V. *Preussiche Jahrbücher*, Bd. LI, Heft 3, 1883.)

2. V. la *Revue historique* de juillet-août 1888, p. 332, etc.

l'associé du prince autant que son représentant officiel. Parti de Paris le 19 avril 1684, Tavernier arriva le 30 juin auprès du grand Electeur et quitta Berlin le 15 août. C'est pendant ce séjour que furent posées les bases définitives sur lesquelles devait reposer la future compagnie.

Mais l'entreprise avorta avant d'avoir eu même un commencement d'exécution[1].

Un second essai devait être tenté plus tard, dans des conditions plus favorables, sinon avec plus de succès.

Frédéric II, qui n'était pas moins habile politique que grand capitaine, avait compris l'importance que présente pour un Etat le développement de ses relations extérieures. Longtemps avant les économistes de notre temps, il avait vu que c'est pour un vieux pays une bonne affaire de mettre la main sur des terres neuves. Il manda dans cette pensée à Berlin, en mars 1748, pour être à la tête de la marine et du commerce de Prusse, un certain Destouches ou de la Touche, qui avait été employé en France dans la compagnie des Indes, mais que l'on n'y avait pas apprécié à sa valeur.

« Ce de la Touche a dix ports prussiens dont il pré-
« tend rendre quelques-uns excellents, notamment celui
« d'Emden », écrivait, vers ce temps-là, d'Argenson[2].

Il fut certainement l'un des promoteurs de la compagnie des Indes orientales que le grand Frédéric établit en 1750. Cette compagnie naissait dans les conditions les plus avantageuses.

« Ses importations jouissaient d'une entière franchise et
« elle n'avait à payer que 3 0/0 sur ses ventes. Des capita-
« listes anglais et hollandais, bravant les sévères défenses
« de leurs gouvernements, contribuèrent par leurs sous-
« criptions à la formation d'un capital en actions d'un

1. V. *J.-B. Tavernier*, par Ch. Joret (Paris, 1886, 1 vol. in-8°).
2. Zévort, le *Ministère du marquis d'Argenson*, p. 246, note.

« million de thalers. Six navires furent expédiés en Chine [1].
« Mais une mauvaise administration, des circonstances dé-
« favorables et les préoccupations guerrières amenèrent en
« peu d'années la ruine de l'entreprise [2]. » Elle disparut, ainsi qu'une seconde compagnie établie peu après. La dissolution en fut prononcée en 1763. « C'est, dit l'abbé Ray-
« nal, à qui nous laissons la responsabilité de sa flatterie,
« le seul échec qu'ait essuyé la grandeur du roi de Prusse [3]. »

§ 3. Compagnie du Levant.

Son établissement en 1765.

Frédéric II ne se laissa pas décourager par l'insuccès de la compagnie des Indes orientales. En 1765, on le voit établir une *compagnie du Levant*.

La *Gazette de France* du 1er juillet 1765 contient, à ce propos, une intéressante nouvelle qu'on nous permettra de citer :

« De Berlin, le 15 juin 1765.

« La compagnie à qui le Roi a accordé un privilège ex-
« clusif pour le commerce du Levant est presque entière-
« ment formée ; on assure qu'on a déjà souscrit pour plus
« de 3,000 actions. Il est dit dans un des articles de ce pri-

1. Au dire d'un autre historien, ce n'est pas en Chine, c'est du côté du Gange, que ces vaisseaux auraient été dirigés. M. Castonnet des Fosses, l'auteur d'un récent travail sur *Dupleix, ses expéditions et ses projets* (Paris, 1888, in-8°), dit, en effet, des Prussiens que leurs « vaisseaux commençaient à se montrer dans « les eaux du Gange » et qu'ils paraissaient, en 1751, « avoir l'intention de fonder « une colonie dans cette partie de l'Inde. » (*Ibid.*, p. 65.)

2. Schérer, *Histoire du commerce de toutes les nations*, t. II, p. 582 (traduction Richelot-Vogel).

3. *Hist. philosoph. des Deux Indes*, Genève, 1780, in-4°, t. I, p. 592.

« vilège que tous les sujets de Sa Majesté, de quelque « rang et condition qu'ils soient, peuvent s'intéresser dans « ce commerce sans déroger à leur noblesse ou aux digni- « tés dont ils sont revêtus ; et cette clause a beaucoup con- « tribué à accélérer les souscriptions. On ne sait pas « encore la teneur de la capitulation que notre Cour a con- « clue avec la Porte, relativement à ce commerce. »

Quel fut le sort de cette Compagnie ? Nous l'ignorons malheureusement. Mais il n'est pas téméraire d'avancer qu'elle ne dut pas réussir beaucoup mieux que la compagnie précédemment créée en Prusse pour le commerce des Indes orientales.

CHAPITRE VIII.

RUSSIE.

---

§ 1. Compagnie Impériale Russo-Américaine.

Premières relations commerciales de la Russie avec la France. — Première compagnie de commerce russe fondée à la fin du XVIII^e^ siècle sous le titre de *Compagnie impériale russo-américaine.*

La Russie est demeurée longtemps à l'écart du reste de l'Europe. Aussi ne s'étonnera-t-on pas de n'y pas rencontrer de compagnie de commerce avant la fin du dernier siècle.

C'est en 1587 seulement que des Français se hasardèrent à venir commercer à Arkangel. C'étaient des marchands de Paris, nommés l'un Nicolas de Renel, l'autre Guillaume de la Bistrate. Le tzar Fédor Ivanowitch, pour encourager leur tentative hardie, leur accorda « de payer la moictiée des « droictz moingz de ce que payent les autres estrangers... » (1587) [1].

Ces premières relations ne se maintinrent pas longtemps selon toutes apparences. Le tzar Michel Fedorowitz accorda, le 13 novembre 1629, aux Français, dans tous les ports de ses États, la liberté de commerce et de conscience ; mais il refusa d'autoriser l'établissement de la compagnie de commerce à l'aide de laquelle Richelieu songeait à établir avec la Perse, à travers la Moscovie, des relations

1. V. le *Bulletin de la Société de Paris et de l'Ile-de-France*, n° de mars-avril 1882.

directes d'affaires. En 1714, le tzar de Moscovie[1], Pierre Ier, envoya son favori Lefort proposer à la France la signature d'un traité de commerce[2]. Mais ces pourparlers n'aboutirent pas.

Ce n'est, on le sait, qu'en 1787 que l'on parvint à s'entendre et qu'un traité de commerce fut enfin signé entre la France et la Russie[3].

Un peu après cette date, vers 1795, apparaît la première compagnie de commerce.

Fondée pour le commerce des fourrures, la *Compagnie impériale russo-américaine* fut créée au capital de 1,122,600 roubles, divisé en 7,484 actions de 150 roubles chacune.

Cette compagnie subsista assez heureusement pour que son avoir total ait été estimé en 1856 à 4,448,000 roubles (17,792,000 francs). En une soixantaine d'années, il avait donc augmenté de 400 0/0 environ.

En 1856, elle possédait le port de la *Nouvelle-Arkangel* dans l'île de Sikka au nord-ouest de l'Amérique. Elle troquait à Kiakta des pelleteries contre du thé, commerçait avec la Californie et la Sibérie et faisait aussi à Shanghaï des achats de thé.

1. Tel était en Europe le titre exact de Pierre le Grand.

2. V. aux Arch. nat., le reg. coté F12 59, fo 147.

3. V. H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, t. II (Paris, 1889, in-8o), p. 445-447.

CHAPITRE IX.

SUÈDE.

§ 1. Compagnie de la mer du Sud.

Sa création en 1611. — Les grandes guerres européennes détournent des colonies l'attention des Suédois.

Ce serait Gustave-Adolphe, au dire de certains historiens, qui aurait créé en 1611 la première *compagnie de la mer du Sud,* destinée à former des relations avec cette partie du monde. Mais il résulte d'une récente publication, faite d'après les meilleures sources, que l'initiative de cette entreprise doit être attribuée au hollandais Willelm Usselinx. Victime de l'ingratitude de ses concitoyens, Usselinx quitta, en 1623, sa patrie et vint se fixer en Suède. Il conçut en ce moment la pensée d'établir en Suède une compagnie de la mer du Sud et sut faire adopter son idée par le Roi. Les statuts de la compagnie furent approuvés par Gustave-Adolphe en 1626[1].

Malheureusement de grandes guerres vinrent bientôt absorber le monarque et le peuple suédois et les détourner de ces vues pacifiques.

Dans ces conditions la Compagnie ne réussit que pour peu de temps à s'établir tant dans l'Amérique du Nord (1634) que dans la Guinée 1645). Elle perdit en 1657 le cap Corse sur la côte occidentale d'Afrique. Deux ans avant, les éta-

1. V. sur W. Usselinx l'importante bibliographie due à M. F. Jameron (*Papers of the American historical Association*, New-York, t. II, 1889.)

blissements qu'elle avait formés sur le Delaware, sous le nom de Nouvelle-Suède, lui avaient déjà été enlevés par les Hollandais.

§ 2. Compagnie des Indes orientales.

Premier essai sous Gustave-Adolphe. — Deuxième, sous la reine Christine. — Constitution définitive de la Compagnie en 1731. — Son fonctionnement. — Sa bonne administration.

Le grand Gustave-Adolphe fonda une *compagnie des Indes orientales* le 14 juin 1626. Il appelait tous les souscripteurs qui se présenteraient à verser des fonds pour organiser des relations d'affaires et de négoce au delà du détroit de Gibraltar et pour établir des colonies. Gothembourg était le siège de la Compagnie. Mais les guerres qui rendirent ce roi fameux, « et où il mourut enfin dans les bras de la Victoire, » empêchèrent cette compagnie de rien faire.

Sa fille, la reine Christine, aurait, au dire d'un auteur contemporain [1], hérité des projets de Gustave-Adolphe sur l'Inde et organisé une compagnie des Indes orientales, persuadée que son royaume en tirerait profit. Mais l'entreprise eut peu de succès et la Compagnie fut dissoute en 1671.

Ses successeurs reprirent ce projet, mais seulement longtemps après, en 1731.

La compagnie d'Ostende venait d'être abandonnée par l'Empire, devant les réclamations de l'Angleterre, de la Hollande et de la France.

L'occasion fut jugée favorable pour fonder sur les débris de cette compagnie une compagnie suédoise des Indes orientales. Le roi de Suède, à la demande de Henri Konig, négociant de Stockolm, accorda le 14 juin 1731 une charte en 19 articles à la compagnie que celui-ci voulait fonder, lui abandonnant pendant quinze ans le monopole des Indes

1. M. Castonnet des Fosses, *L'Inde avant Dupleix*, 1887, in-8°, p. 27.

orientales[1]. Comme le remarque avec raison Schérer, cette compagnie forme exception, à cette époque, en faisant le commerce colonial sans colonies.

Les Hollandais cependant cherchaient dans leur jalousie à entraver à Batavia les débuts de la nouvelle compagnie. Sur les représentations du cabinet suédois, ils se décidèrent enfin à la laisser poursuivre en paix ses destinées.

« Le siège de la Compagnie était à Gothembourg ; son « capital, souscrit en majeure partie par des étrangers, « dépassait 2 millions de rixdales, autant que le mystère « dont son administration s'entourait permet de le con- « naître.

« Elle trafiquait surtout avec la Chine ; à Canton, elle « possédait une factorerie et jouissait du même traitement « que les autres Européens. Bien qu'elle eût à payer à « l'État des impôts considérables, ses dividendes s'éle- « vaient en moyenne à 30 0/0. Ses importations trouvaient « leur principal écoulement à l'étranger. La Suède elle- « même n'en prenait que la moindre partie, sa faible popu- « lation et sa pauvreté restreignant la consommation des « produits coloniaux.

« Les envois consistaient en produits du pays, notam- « ment en fer, puis en argent. La Suède était amplement « dédommagée de la sortie de ce dernier métal par son « commerce actif avec l'Angleterre et la Hollande[2]. »

La Compagnie faisait partir ses vaisseaux de Gothembourg et devait également les y faire revenir. Elle payait à l'État pour chaque vaisseau qui mettait à la voile 50,000 écus de monnaie d'argent[3]. La première expédition de la Com-

1. Il s'agit là sans doute, dans la pensée de Schérer, du premier directeur. M. L. Léouzon-le-Duc (*Lettres de M. de Kageneck*, Paris, in-8°, 1884, préface, p. VIII-IX) dit, au contraire, que cette compagnie fut fondée par le baron Clas Alströmer (né en 1736, mort en 1794), associé avec son beau-père, l'opulent Sahlgren, de Gothembourg. Mais nous croyons préférable l'opinion de Schérer.

2. Schérer, *op. cit.*, t. II, p. 663-664.

3. Beausobre, *op. cit.*, p. 95.

pagnie consista dans l'envoi en Orient du navire *le Frédéric roi de Suède* (1731). Ce navire fut saisi au retour par les Hollandais sous de mauvais prétextes, mené à Batavia, puis relâché avec force excuses.

La seconde expédition, plus malheureuse encore, fut celle de *la Reine Ulrique-Éléonore,* dont les tristes péripéties ont été récemment racontées[1].

La vente des effets de la Compagnie devait se faire à Gothembourg.

La direction de la Compagnie était confiée en Suède à trois personnes intègres et expérimentées qui devaient être de nationalité suédoise, protestantes et qui ne pouvaient sortir du royaume que pour les affaires de la Compagnie[2]. Les administrateurs devaient dépouiller en commun la correspondance et prendre une part égale à la gestion des affaires[3]. Quant aux représentants de la Compagnie, au dehors, ils la servaient avec une suffisante intelligence. Les choses étaient, d'ailleurs, combinées de manière que les agents de la Compagnie fussent toujours au courant de leurs fonctions. En Chine, par exemple, il y avait trois résidents nommés pour neuf ans. Chacun faisait trois ans de service, puis passait dans la classe supérieure. Celui qui avait six ans de service devenait le chef du comptoir, puis, les trois dernières années passées, il devait retourner dans

1. Par M. H. Cordier (V. *op. cit.*, p. 335-340). *La Reine Ulrique-Éléonore* mit à la voile de Gothembourg le 9 février 1733 et arriva à Porto-Novo, sur la côte de Coromandel, le 1er septembre de la même année. Elle ne rentra à Gothembourg que le 4 février 1735, après avoir éprouvé les plus fâcheuses aventures, dues pour la majeure partie aux Anglais et à « cet esprit d'accaparement et d'exclusivisme « qui a caractérisé, dit M. H. Cordier, le développement de leurs entreprises aux « Indes. » (*Op. cit.*, p. 338).

2. Parmi ceux qui eurent à remplir ces fonctions, nous pouvons citer le baron Alströmer, conseiller de commerce, directeur de la compagnie des Indes à Gothembourg au XVIIIe siècle (au moins de 1779 à 1784). C'est à ce personnage que sont adressées les intéressantes *Lettres de M. de Kageneck*, publiées en 1884 à Paris par M. Léouzon-le-Duc (1 vol. in-8° de 500 p.).

3. H. Cordier, *op. cit.*, p. 311-313.

la mère-patrie, ou redescendre au grade le plus bas, celui qu'il avait eu à son arrivée aux Indes[1].

La charte de la Compagnie fut renouvelée quatre fois et en particulier en 1806. Elle ne fut plus continuée après 1814[2].

§ 3. Compagnie du Levant.

Elle doit sa création à Jonas Alströmer. — Elle n'existe plus en 1791.

« C'est Jonas Alströmer qui, en faisant conclure un traité « de paix avec Alger, ouvrit la Méditerranée au pavillon « national et provoqua la création de la première compa- « gnie suédoise du Levant, dont il devint un des chefs[3]. »

La Compagnie avait son centre et son dépôt à Gothembourg.

Le grand patriote suédois mourut en 1761. Nous ne savons si la compagnie du Levant lui survécut longtemps. Toujours est-il qu'en 1791 elle ne subsistait plus.

§ 4. Compagnie de la Pèche de la Baleine.

Sa création parait remonter à l'année 1744. — La Compagnie semble avoir réussi dans ses opérations.

On n'est pas d'accord sur la date de création de cette compagnie.

1. V. aux Archives nationales le registre coté F[12] 65934. (Affaire de Chine, Arabie, Indes et Égypte.)

2. Indiquons comme source de renseignements précieux le « voyage de M. Olof « Torée, aumônier de la compagnie Suédoise des Indes orientales, fait à Surate, à « la Chine, depuis le 1[er] avril 1750 jusqu'au 26 juin 1752 » (publié par Linnée et traduit du suédois par Dominique de Blackford, à Milan, 1771). L'abbé Galiani parle de ce voyage (v. sa correspondance, éd. de Lesur, t. II, p. 247). On trouvera aussi sur cette compagnie quelques détails intéressants dans l'*Histoire philosophique des Deux Indes* de l'abbé Raynal (Genève, 1780, in-4°, t. I, p. 575-578), détails qui ne sont pas tous reproduits dans l'*Histoire du commerce* de Schérer.

3. M. Geffroy, *Gustave III et la Cour de France*.

Les uns, M. de Beausobre notamment, et nous nous rangeons de leur côté, disent qu'elle fut établie en 1744, puis renouvelée en 1751[1]. Les autres, M. Geffroy par exemple, l'historien autorisé de *Gustave III*[2], pensent que ce fut vers 1773 que cet événement eut lieu.

Quoi qu'il en soit, cette compagnie semble avoir réussi, et le commerce et la marine paraissent en avoir reçu une impulsion heureuse.

L'historien du commerce, Schérer, signale encore de nombreuses compagnies qui auraient été formées en Suède pour le commerce du cuivre, du fer, etc., etc. Il mentionne aussi la compagnie de navigation créée en 1629 pour la défense du pays et l'encouragement du négoce[3]. Un autre historien du commerce, le docteur Hoffmann, dit qu'en 1784 le gouvernement suédois obtint à prix d'argent la cession de l'île Saint-Barthélemy par la France et que « la pos-« session de cette colonie amena la création de la compa-« gnie des Indes occidentales[4]. » Mais ces diverses compagnies n'ont généralement pas réussi, et leur souvenir avait déjà disparu, peu de temps après leur constitution. Il nous a semblé dès lors inutile de leur consacrer un paragraphe spécial.

1. Beausobre, *op. cit.*, p. 96.
2. *Gustave III et la Cour de France*.
3. V. Schérer, *op. cit.*, t. II, p. 653.
4. Dr Hoffmann, *Histoire du commerce*, trad. par Duesberg, Paris, 1819, in-8°, p. 565.

LIVRE V.

—

DES PRINCIPES ÉCONOMIQUES SUR LESQUELS ÉTAIENT ÉTABLIES LES GRANDES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DES INCONVÉNIENTS QU'ELLES ONT PRÉSENTÉS A RAISON DE CES PRINCIPES.

—

CHAPITRE PREMIER.

DES PRINCIPES ÉCONOMIQUES SUR LESQUELS ÉTAIENT ÉTABLIES LES GRANDES COMPAGNIES DE COMMERCE.

Sous l'ancien régime, tout était matière à délégation de droits souverains, à privilège, à monopole. — Les principes économiques des grandes compagnies de commerce étaient en harmonie avec cet état de choses. — Opinions de l'abbé de Saint-Pierre, du baron de Bielfeld, de Montesquieu, de Condorcet, etc., sur la nécessité de certains monopoles. — Les privilèges des compagnies françaises étaient plus étendus que ceux des compagnies étrangères. — Atténuations au système des privitèges exclusifs : permissions et interlopes. — Diversité des pratiques commerciales et des buts poursuivis par les Compagnies : les unes s'occupent particulièrement du trafic ; les autres, de la colonisation. — Faux principes sur lesquels reposaient les compagnies de commerce, et surtout celles de France. — Le monopole s'imposait, en résumé, aux compagnies de commerce d'autrefois, comme il paraît s'imposer encore aujourd'hui en certains cas aux peuples contemporains.

Nous ne nous sommes occupé jusqu'ici que de l'histoire et de l'organisation des grandes compagnies de commerce.

Dans la revue rapide que nous avons passée des diverses entreprises de commerce ou de colonisation qu'ont connues jadis, sous le nom de grandes compagnies, la Hollande, l'Angleterre, la France et quelques autres États eu-

ropéens, nous n'avons guère pu nous étendre en considérations économiques. La moindre digression sur ce terrain nous eût trop écarté de la route que nous devions suivre. Arrivé présentement au terme de notre exposé historique, il convient, pensons-nous, de le clore par un aperçu : 1° des principes économiques sur lesquels étaient établies les grandes compagnies de commerce; 2° des inconvénients qu'elles ont présentés, à raison de ces principes.

Ce premier chapitre sera consacré à la recherche des principes économiques des grandes compagnies.

Il ne faut pas mettre, disons-le d'abord, les anciennes compagnies de commerce en comparaison avec les sociétés commerciales ou financières d'aujourd'hui. Sous l'ancien régime, — nous parlons surtout pour la France, mais l'observation s'applique également, sous quelques réserves, au reste de l'Europe, — tout était matière à privilèges et à monopoles. Rien n'était plus naturel que de voir la vente de tel article exclusivement confiée à tel marchand, la fabrication de tel autre exclusivement réservée à telle corporation ou tel industriel. On connaît les luttes mémorables des cordonniers contre les savetiers, des tailleurs contre les fripiers, etc.

On peut même aller plus loin et dire que rien n'était plus rare qu'un négociant en possession d'un commerce portant sur diverses matières. Les banquiers, les merciers grossiers (ou en gros) faisaient presque seuls exception à la règle et pouvaient commercer assez librement de toutes choses avec tous pays[1]. Mais pour l'ensemble des commerçants et des industriels, le privilège, le monopole demeuraient l'âme et le fond de la législation. Les principes économiques des grandes compagnies de commerce étaient en harmonie avec cet état de choses, puisqu'ils reposaient essentiellement sur le privilège et le monopole.

Une autre observation, plus importante encore à notre

1. Moyennant, évidemment, le paiement des droits de douane d'usage.

avis et qu'il ne faut pas omettre de faire, s'applique aux pouvoirs souverains que les chartes de concession accordaient presque toujours aux compagnies.

Ces pouvoirs qui nous paraissent, à juste titre, exorbitants aujourd'hui, n'avaient rien d'extraordinaire pour un temps où des démembrements de l'autorité royale étaient constatés à tout instant, où l'on voyait encore, par exemple, en plus d'un lieu, des seigneurs haut justiciers, seigneurs ayant reçu du roi communication de la plénitude de son pouvoir dans l'étendue de leur justice. Aussi, dit un magistrat du siècle dernier, « ils sont en droit d'y connaître de « toutes les matières réelles ou personnelles que le Roi ne « s'est point réservées à lui seul ou attribuées à ses juges « royaux, s'ils sont demeurants dans leur territoire [1].

Ceci établi, entrons dans les détails. Cherchons à faire connaître l'organisation d'une compagnie-type et les principes économiques sur lesquels elle repose.

Cette compagnie est pourvue d'un privilège exclusif ; elle seule a le droit de commercer avec tel peuple, sur telle étendue de côtes ou de terres, pendant tant d'années, avec telles exemptions de droits, telles faveurs, tels pouvoirs souverains de paix ou de guerre, de traiter, de battre monnaie, etc., et moyennant telles charges à remplir.

S'il en est ainsi, c'est que le commerce qu'elle a à soutenir, le genre d'entreprises qu'elle a à faire exigent des encouragements particuliers. On ne croyait pas alors que des particuliers pussent fournir la mise de fonds, faire les frais de premier établissement nécessaires, entretenir des forces militaires suffisantes contre les indigènes ; supporter les nombreux risques de perte, la lenteur des retours ; suppléer à l'état d'enfance du commerce, à la rareté des capitaux, à la faiblesse du crédit, à l'absence de courtiers ou de commissionnaires, à l'ignorance des besoins ou des

1. Le président de la Chenaye, *Dict. de Jurisprudence* (Encycl. méth.), v° *Haute-Justice*.

ressources de chaque pays, au manque de protection nationale[1]. Les compagnies sont donc nécessaires. Enfin le commerce libre ne saurait avoir, semblait-il, la suite dans les opérations et la constance de vues d'une compagnie qui ne meurt pas.

Sans cette nécessité, le privilège ne se conçoit pas, même pour Colbert. Ce grand ministre n'estime-t-il pas que le commerce étant un effet de la bonne volonté des hommes, il faut nécessairement le laisser libre, s'il « n'y a une « nécessité indispensable de le restreindre dans les mains « d'une compagnie ou de quelques particuliers[2] ? »

La plupart des auteurs du siècle dernier pensent de même. S'ils approuvent les compagnies à privilèges exclusifs, « c'est que pour des commerces lointains, il faut, « comme le dit l'abbé de Saint-Pierre[3], des établissements « et de grandes dépenses qui ne peuvent produire que plu- « sieurs années après. Il faut donc un premier fonds très « considérable. » Or, ces capitaux, une compagnie peut seule les réunir. Comme le dit un auteur du temps, « on a « souvent réclamé, surtout en France et en Angleterre, la « liberté du commerce contre les compagnies des Indes. « On n'a pas fait attention qu'on réclamait une liberté inu- « tile et qu'aucun négociant particulier ne serait en état « d'en faire usage, si elle était accordée[4]. » On n'estime point, dit un auteur anonyme du commencement du XVIII^e^ siècle, qu'il faille de compagnies exclusives pour faire le commerce d'Espagne, de Portugal, de la Méditerranée, d'Angleterre, de Hollande, etc., qui peut se faire facilement et librement, les expéditions demandant peu de fonds et pouvant être réitérées plusieurs fois chaque année.

1. P. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 66.

2. Maxime de Colbert citée par M. Pierre Clément. (*Histoire de Colbert*, t. I, p. 515.)

3. *Les Rêves d'un homme de bien*, in-12, p. 206-207.

4. « *Les intérêts des nations de l'Europe développés relativement au « commerce* », Paris, 1756, in-4°, t. 1^er^, p. 352.

« A l'égard des commerces qui ne sont pas entièrement « libres, tels que sont celui des Indes orientales, de la « Chine, du Sénégal et de Guinée, pour lesquels il faut un « grand fonds, il paraît que toutes ces sortes de commerce « surpassent les forces des négociants particuliers, et qu'il « ne sera pas aisé de former en France des compagnies « assez puissantes pour fournir les fonds que ces compa- « gnies exigent.

« On en jugera par l'exposition qu'on en va faire.

« Le commerce des Indes orientales et de la Chine, res- « treint aux bornes que la France y a données, demande au « moins cinq millions de fonds par chaque année ; et comme « ces voyages sont de 18 à 20 mois et quelquefois de deux « années, il faut absolument qu'une compagnie qui l'entre- « prendra fasse un fonds double, c'est-à-dire 10,000,000 l., « parce qu'avant le retour des premiers vaisseaux qu'elle « enverra, il est nécessaire qu'elle en fasse partir des se- « conds ; et comme il peut arriver des accidents aux pre- « miers, une compagnie sage doit encore avoir des ressour- « ces prêtes pour réparer les événements inévitables. On « estime donc qu'une compagnie qui voudra entreprendre « le commerce des Indes orientales et de la Chine, et le bien « faire, doit s'assurer d'un fonds de douze millions.

« Le commerce du Sénégal et de Guinée doit fournir au « moins 6,000 noirs par an dans toutes les colonies fran- « çaises et même plus, à mesure que ces colonies augmen- « teront. Cette fourniture demande un fonds de trois mil- « lions par an ; et attendu que les voyages de Guinée sont « d'une année entière, il est aussi nécessaire d'avoir un « double fonds, c'est-à-dire 6,000,000.

« Sur cet exposé, qui est très juste, en supposant qu'on « veuille remplir exactement les obligations de ces diffé- « rents commerces, il est aisé de juger qu'ils surpassent « les facultés des négociants particuliers[1]. »

1. Arch. nat., liasse F[12] 502.

« Le commerce des Indes, dit de son côté l'auteur des « *Institutions Politiques,* le baron de Bielfeld[1], exige des « fonds si considérables, une protection si puissante, des « possessions si difficiles à acquérir et à conserver qu'il a « bien fallu en faire une entreprise nationale et qui, vrai- « semblablement, demeurera telle à perpétuité[2]. »

Montesquieu, dans l'*Esprit des Lois,* ne s'exprime pas autrement que ne l'avait fait Colbert sur le compte des compagnies de commerce. « Si les affaires ne sont si « grandes, dit-il, qu'elles soient au-dessus de la portée des « particuliers, on fera encore mieux de ne point gêner par « des privilèges exclusifs la liberté du commerce[3]. »

Pour Condorcet, cependant, si on donne à des compagnies le commerce exclusif des Indes et du Levant, c'est « parce que la concurrence entre les commerçants « particuliers ferait hausser le prix des marchandises[4]. » Nous ne nous arrêterons pas à relever l'hérésie économique contenue dans ce passage. C'est à la concurrence, on le sait, qu'est presque toujours due la baisse de prix des marchandises ; et l'inconvénient principal que présentent des compagnies privilégiées, c'est de les rendre maîtresses omnipotentes des marchés.

L'abbé de Saint-Pierre (nous le citons de nouveau) apprécie autrement que Condorcet les conséquences que produirait l'absence de toute compagnie exclusive, mais, suivant nous, à un point de vue également faux. Livrés à eux-mêmes, les négociants d'un pays s'entendraient, dit-il, pour dégoûter leurs concurrents du commerce, par un bon marché excessif[5]. On voit difficilement cette entente.

1. P. 302-303. Le baron de Bielfeld a composé ce livre pour son élève le prince Auguste-Ferdinand, prince de Prusse.

2. La prédiction, on le sait, ne s'est pas réalisée.

3 *De l'Esprit des lois*, l. XX, ch. x.

4. V. Condorcet, à l'article *Monopoles et monopoleurs*, *Mélanges économiques* de Guillaumin, in-8°, t. XIV, p. 460.

5. *Les Rêves d'un homme de bien*, p. 206.

Un auteur estimable, M. de Tolosan, dans son *Mémoire sur le Commerce*[1], apprécie d'une façon toute personnelle l'avantage des compagnies privilégiées. Il y a chaque année, écrit-il, des présents à faire aux souverains barbaresques. Or, plus il y aura de particuliers à demander la protection de ces princes, plus ceux-ci la feront payer. Mais c'est s'attacher à un bien petit côté de la question.

Si nombre d'auteurs apprécient ainsi les privilèges exclusifs et leurs avantages, d'autres en signalent, de leur côté, les inconvénients. Les députés du Commerce se sont, maintes fois, élevés contre les inconvénients des privilèges et des « compagnies privilégiées »[2].

Parmi les écrivains du temps, l'abbé Morellet, dans ses divers mémoires sur la compagnie des Indes, revient souvent sur les préjudices qu'entraîne, en cas de guerre, l'exploitation d'un privilège exclusif : « Le commerce par-
« ticulier, dit-il, échappe bien plus aisément à la guerre
« que celui d'une grande compagnie dont les envois,
« les retours, les opérations sont visibles à tous les
« yeux. » Autre argument non moins sérieux : « En cas
« de guerre, le pis-aller du négociant particulier est la sus-
« pension du commerce, au lieu que cette suspension, à
« laquelle les grandes compagnies sont aussi forcées, est
« accompagné de dépenses ruineuses, qui consomment en
« peu d'années une grande partie de leurs capitaux[3]. »

Jean de Witt, à son tour, adresse dans ses mémoires un reproche fort judicieux aux compagnies de commerce

1. P. 17.

2. V. les intéressantes et judicieuses critiques du sieur des Casaux du Hallay, député de Nantes, contre les compagnies de commerce privilégiées (mars 1701), dans A. de Boislisle, *Corr. des contr. gén.*, t. II, appendice, p. 491-499 et notamment p. 494. Le sieur du Hallay estime que les Compagnies privatives pouvaient être bonnes « il y a quarante ans », parce qu'on n'avait plus, à cette époque, aucune idée de commerce maritime en France; mais le public s'est formé depuis et est actuellement (mars 1701) en état de « faire par lui-même ce commerce ».

3. Abbé Morellet. Extraits d'un mémoire inséré au *Dict. du comm.* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 598, à l'article de la Compagnie des Indes.

quand il constate « qu'une compagnie commerciale ne con-
« vient pas pour la colonisation proprement dite, parce que
« les déboursés ne se recouvrent que très tard et que la
« compagnie, contrainte par ses actionnaires de donner
« tous les ans des dividendes considérables, ne peut faire
« d'aussi lointaines avances[1]. »

Si nous avons cru devoir citer ici ces diverses appréciations, c'est qu'elles font mieux comprendre la nature et la raison d'être des principes économiques sur lesquels reposaient les anciennes compagnies de commerce.

Nous avons constaté que le monopole et le privilège exclusif constituaient le caractère principal du régime des compagnies. Il convient de remarquer que ce monopole, ce privilège exclusif pouvaient être et étaient, en effet, tantôt plus, tantôt moins rigoureux. Les privilèges des compagnies de commerce étaient beaucoup moins exclusifs en Angleterre qu'en France, comme le constatait dès 1701 le député du commerce de Nantes[2]. Ils étaient moins exclusifs aussi en Hollande qu'en France, mais plus exclusifs en Hollande qu'en Angleterre.

C'est, en général, au moyen de *Permissions* délivrées aux particuliers que se tempérait la rigueur primitive de ce privilège. Les compagnies de Hollande et d'Angleterre se sont, de tous temps, nous l'avons dit[3], montrées assez faciles dans l'octroi de ces permissions. Il faut mentionner aussi le commerce des interlopes sur lesquels on savait à l'occasion fermer plus ou moins les yeux[4].

1. Cité par M. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, etc. (4e éd.), p. 84, à propos de l'établissement hollandais de la Nouvelle-Amsterdam, plus tard New-York.

2. V. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 411. V. aussi A. de Boislisle, *Corr. des contrôleurs généraux*, t. II, p. 494. (*Appendice*, mémoire du député de Nantes, 1701. Il condamne les compagnies privatives, à privilèges.)

3. V. les livres I et II, *passim*.

4. Un mémoire *sur le commerce des Hollandais jusqu'en 1669*, dit qu'en Angleterre « les interlopes ou aventuriers font le commerce dans les mêmes lieux

Les compagnies avaient, nous l'avons dit, le monopole et le privilège pour bases. Il nous reste à indiquer, une fois ce grand principe établi, les principales conditions économiques dans lesquelles elles fonctionnaient.

L'une des premières règles du régime était l'interdiction de tout commerce avec les étrangers. Comme le dit un mémoire du XVIII^e^ siècle (postérieur à 1727), « dans les Indes « orientales, les souverains des différents pays reçoivent « librement et indifféremment toutes les nations d'Europe « qui veulent y aller commercer, en observant les lois du « pays ; mais les nations d'Europe qui ont formé des éta- « blissements dans ces Indes, ou par conquête, ou par la « permission des souverains orientaux, ne veulent pas souf- « frir que les autres nations d'Europe traitent librement « dans les lieux où chacune d'elles a formé ses établisse- « sements, ce qui fait que le commerce des Indes orientales « est en partie libre, et en partie restreint et borné [1]. »

Il convient d'ajouter que si telle était la règle, elle admettait souvent exception. Le même auteur anonyme (auquel nous avons fait l'emprunt ci-dessus), en disant que c'est une loi « dans toute l'Amérique, qu'aucune nation d'Europe ne « peut aller commercer dans l'étendue des établissements « qu'une autre nation y a faits, à peine de confiscation », « ajoute que cette loi est « cependant journellement violée « ou par le consentement et le concert des peuples, tou- « jours portés à se soustraire aux lois, ou par l'intérêt et « la cupidité des gouverneurs [2].» Les gouverneurs, en effet, moyennant finances, accordaient des permissions ou laissaient passer les interlopes.

« où les compagnies anglaises le peuvent faire », tandis qu'en France et en Hollande, contrairement à ce qui se pratique en Angleterre, lors de l'établissement des Compagnies, « on défend ordinairement aux marchands particuliers sous de « rigoureuses peines de faire le commerce aux lieux de leur concession ». (Arch. nat., carton K 1349, cahier n° 32. f° 15r°.)

1. Arch. nat., liasse cotée F^12^ 502.
2. Arch. nat., *ibid.*

De cette première règle en découlait une autre. Les compagnies de commerce ne devaient faire d'établissements coloniaux qu'au bénéfice de la mère-patrie. Elles ne devaient y porter, en règle générale, que des produits nationaux. Les marchandises de provenance étrangère n'y pouvaient être admises que par exception. Encore fallait-il, le plus souvent, qu'elles consistassent en articles de consommation. Anglais et Hollandais pensaient, sur ce point, comme les Français. Ils ne voyaient, eux aussi, dans leurs établissements lointains que des marchés réservés à la métropole. En ce qui regarde l'Angleterre, ce n'est qu'en 1846, lors de la grande réforme économique et commerciale que venait d'accomplir sir Robert Peel, que lord John Russel inaugura pour les colonies le principe de la liberté de commerce avec l'étranger. Par un acte royal du 28 août 1846 (9 et 10 Victoria, cap. 94) les colonies anglaises obtinrent le droit d'établir elles-mêmes leurs règlements et tarifs de douanes, et de recevoir les marchandises étrangères aux mêmes taux que les produits similaires anglais.

Les compagnies comprenaient un personnel de directeurs et d'agents et un certain nombre d'actionnaires. Dans son désir de rendre prospères les compagnies qu'il créait, et pour mieux assurer leur succès, Colbert exerça souvent de vives pressions sur des magistrats, des fonctionnaires, des courtisans pour tirer d'eux, par crainte ou par espérance, des souscriptions plus ou moins *volontaires*. Mais, en somme, les actionnaires se présentaient bien librement, chaque compagnie cherchant seulement à les attirer à elle par de plus ou moins fréquentes répartitions de dividendes. La fraude s'en mêlait parfois et des dividendes fictifs étaient trop souvent distribués.

Les vues dans lesquelles avaient été fondées les compagnies, le but économique et politique qu'avaient voulu atteindre leurs créateurs variaient souvent.

Certaines compagnies n'avaient pour objet que le commerce seul. Il n'était question avec elles ni de colonies à

former ni de conquêtes à poursuivre. Les diverses compagnies du Sénégal, de Guinée rentrent, en somme, dans cette catégorie ; les autres avaient, au contraire, pour principal but de s'approprier des terres, de les défricher, « d'y « établir des colonies et des droits à condition d'en être « propriétaires incommutables et d'y avoir le commerce « exclusif pendant un certain nombre d'années[1] ». Les compagnies de Saint-Domingue, du Canada, appartiennent à cette seconde catégorie.

D'une nation à l'autre, les tendances variaient aussi. Les Hollandais « évitaient avec soin tout établissement « continental », suivant le précepte d'Alméida et de Thomas Roe[2] ; tandis que les Anglais et les Français se laissaient aller à des essais de colonisation. La variété des buts à atteindre impliquait la diversité des moyens à employer. Un auteur anonyme du commencement du XVIII[e] siècle, que nous avons eu l'occasion de citer déjà[3], a bien saisi l'importance et bien exposé les conséquences de ces divergences entre les compagnies. « Celles qui n'ont en vue, « dit-il, que le commerce seul, peuvent le faire avec la « même facilité que les négociants particuliers, et même « avec plus d'avantage, attendu qu'elles ont beaucoup plus « de fonds. Il faut cependant observer qu'elles sont obli- « gées à faire plus de dépense que les négociants particu- « liers pour se défendre au besoin contre les compagnies « des autres nations d'Europe, qui sont établies dans les « mêmes pays; qu'elles ont, en outre, des comptoirs et des « commis à entretenir : dépenses dont les négociants par- « culiers sont dispensés et qu'ils ne pourraient jamais sou- « tenir. Mais si ces compagnies de pur commerce étaient « bien composées et prudemment gouvernées, le bénéfice « qu'elles trouveraient dans l'étendue de leur commerce

1. Mémoire anonyme rédigé après 1727. (Arch. nat., liasse cotée F[12] 502.)
2. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., p. 69.
3. V. aux Arch. nat. la liasse cotée F[12] 502.

« balancerait l'épargne que font les négociants qui peuvent « commercer, en quelque lieu que ce soit, sans crainte « d'ennemis et sans entretien de comptoirs.

« Il n'en est pas de même des compagnies dont l'objet « est de former des colonies, de défricher des terres, de « les peupler et de les faire cultiver pour en avoir ensuite « le commerce exclusif. On comprendra aisément quelle est « la dépense en pure perte que ces compagnies sont obli- « gées de faire pendant plusieurs années de semence, « avant de pouvoir faire aucune récolte.

« Dépense pour les vaisseaux qui doivent servir au seul « transport des hommes et femmes, dont ces colonies doi- « vent être peuplées. Dépense pour la levée de ces hommes « et femmes, leur nourriture et le payement des ouvriers « de toutes professions absolument nécessaires pour for- « mer ces établissements.

« Dépense pour les habillements, outils, ustensiles de « toutes sortes et des tentes sous lesquelles il faut mettre « à l'abri ces hommes et femmes, en attendant qu'ils aient « pu construre des cases pours'y loger.

« Dépense pour les magasins, les comptoirs et les com- « mis, et souvent pour des forts et places que ces compa- « gnies sont obligées de bâtir, si elles se trouvent dans le « voisinage de nations contre lesquelles il soit nécessaire « de se défendre ou de se précautionner.

« Dépense enfin pour fournir et avancer des noirs aux « Français, qui ne peuvent jamais être portés en assez « grand nombre pour cultiver et mettre en valeur les terres « qu'on leur concède.

« La vue seule de toutes ces dépenses à continuer pen- « dant plusieurs années, sans aucun retour, fera aisément « comprendre la différence qui doit être faite entre ces « compagnies et celles de pur commerce, et servira à faire « juger des privilèges qui pourront dans les suites être « accordés aux unes et aux autres.

« Jusqu'à présent, il ne paraît pas qu'on ait fait cette

« attention, les privilèges ont été accordés aux compagnies « sans cette distinction[1]. »

Si nous voulons maintenant résumer d'un mot les principes économiques sur lesquels étaient fondées la majeure partie des compagnies de commerce, nous n'aurons qu'à répéter ce que nous disions au début de ce chapitre : le privilège exclusif et le monopole, tels étaient les signes distinctifs des chartes de concession le plus fréquemment délivrées aux compagnies, et surtout aux compagnies françaises. Plus que les compagnies hollandaises, en effet, plus aussi que les compagnies anglaises, les compagnies françaises vivaient de monopoles et de privilèges. Les idées qui avaient présidé à la création des unes et des autres étaient d'ailleurs, comme on l'a dit[2], singulièrement différentes. Tandis que les compagnies hollandaise et anglaise avaient reçu de l'initiative privée un large appui, soutenues, comme elles l'avaient été, en Hollande par tout un peuple, en Angleterre par une partie de la population, les compagnies françaises, à quelques exceptions près[3], ont eu pour caractère saillant de naître d'un désir d'imitation, d'être des créations artificielles et par suite sans chances sérieuses de succès et de vie.

Plus encore que leurs rivales, elles reposaient sur de faux principes. En écartant des possessions françaises ceux qui appartenaient à la « Religion prétendue réformée », elles privèrent leur patrie d'un puissant élément de colonisation[4].

1. Arch. nat. F^{12} 502 (liasse déjà citée).

2. M. Courcelle-Seneuil, *Rapport sur le concours pour le prix Bordin : Les grandes compagnies de commerce. (Séances et travaux de l'Académie des sciences morales et politiques, 1884, 2e semestre.* Paris, 1884, in-8°, octobre, 10e livraison, p. 475-483.

3. La compagnie d'Afrique, par exemple.

4. On peut mesurer l'étendue de la perte subie à l'importance du gain que procura aux États qui accueillirent les protestants chassés de France en 1685 leur hospitalité plus ou moins intéressée. De ce moment, date pour plusieurs de ces États l'essor de leur industrie et de leurs manufactures.

En prenant trop souvent pour objectif les subventions de l'État et non le commerce ou la colonisation, elles se condamnèrent à l'insuccès final[1].

Les compagnies pouvaient-elles, cependant, à tout prendre, se passer absolument de privilège exclusif ? Grave question à laquelle il faut répondre, si nous ne nous trompons, d'une façon négative. Non, ces compagnies ne pouvaient guère, pour l'époque où elles furent créées, pour le temps où elles fonctionnèrent, se priver du tout puissant appui que leur prêtait le monopole. Le monopole était, d'ailleurs, pour les compagnies ce qu'étaient pour le commerce au XVII[e] siècle les règlements de Colbert : des béquilles protectrices dont on devait, en théorie, se débarrasser, une fois les forces venues. Les économistes du siècle dernier, nous l'avons vu plus haut, reconnaissent tous que le privilège exclusif s'imposait comme une nécessité en matière de compagnie de commerce. Nous ne pouvons, quant à nous, méconnaître le bien fondé de la plupart de leurs raisons. Nous pensons pourtant, avec un auteur du temps[2], que chaque particulier aurait dû pouvoir participer, en proportion de l'intérêt qu'il y prenait, au profit général des compagnies exclusives de son pays, et que, dans tous les cas, ces compagnies : 1° ne devaient être autorisées que pour de grands objets, la pêche du hareng, de la baleine, etc., mais non pour le commerce des vins, des blés, des draps, etc. ; 2° ne devaient jamais être autorisées à perpétuité, mais toujours à temps et qu'il convenait qu'elles fussent plus tard ouvertes à tous et rendues libres.

Adam Smith, dans son fameux *Essai sur la richesse des nations* (livre V, chap. 1), écrit, de son côté, vers 1784, que « les seuls genres d'affaires qu'il paraît possible pour une « compagnie par action de suivre avec succès, *sans privilège* « *exclusif,* ce sont celles dont toutes les opérations peuvent

1. V. le rapport ci-dessus cité de M. Courcelle-Seneuil.
2. Le baron de Bielfeld, *Institutions politiques*, p. 302.

« être réduites à ce qu'on appelle une routine, à une telle « uniformité de méthode qu'elle n'admette que peu ou point « de variation. » Et il cite, dans ce genre :

1° Le commerce de la banque ;

2° Celui des assurances contre les incendies et contre les risques de mer et de captures en temps de guerre ;

3° L'entreprise de la construction et de l'entretien d'un canal navigable, etc[1].

Nous avons rappelé qu'aux XVII[e] et XVIII[e] siècles, tout était matière à privilège et à monopole. Aujourd'hui encore, en plein XIX[e] siècle, des privilèges ne se rencontrent-ils pas nés, comme aux siècles passés, de la force même des choses et de la nécessité ? Les grandes compagnies de transports de terre et de mer, et notamment les compagnies de chemins de fer[2], jouissent d'un vrai *monopole* de fait. « En « général, comme le disent les savants auteurs du *Précis de « Droit commercial*[3], on ne peut s'adresser qu'à une seule « compagnie pour opérer un transport d'un lieu dans un « autre. La concurrence des entreprises de roulage et de « transport par eau n'est, la plupart du temps, pas très « grande. A raison de ce monopole, de graves abus pour- « raient être commis par les compagnies si elles jouissaient « de la même liberté que les voituriers ordinaires. »

De là, la nécessité d'une réglementation spéciale.

Qu'on ne parle pas trop cependant, à propos des compagnies de chemins de fer, de féodalité financière ou d'institutions de l'ancien régime ! Ces grandes compagnies de notre temps ne sont, comme l'a dit avec autorité un membre du gouvernement français à la Chambre des députés, que des associations formées par de très petits capitaux. « L'armée féodale du Nord se compose de 25,000 porteurs ;

1. A. Smith, *op. cit.*

2. Ce n'est pas seulement en Europe et en Amérique qu'existent de grandes compagnies de chemins de fer. Il en existe ailleurs, au Japon notamment. (V. l'*Officiel* du 21 octobre 1881, sous la rubrique : *Le commerce et la navigation au Japon*.)

3. MM. Lyon-Caen et Renault. (Paris, 1882, in-8°, t. I, p. 495-496.)

« celle d'Orléans de 40,000. » Il en est de même pour les autres sociétés. « Trois cent mille familles françaises sont « intéressées dans les chemins de fer. Etrange féodalité dont « font partie les hommes de la classe moyenne, les petits « bourgeois, les boutiquiers[1] ! » Des monopoles plus comparables à ceux des compagnies de commerce d'autrefois sont ceux que divers rois barbares accordent de nos jours à certaines maisons de commerce. Citons notamment le monopole du commerce de l'ivoire et de la gomme de copal que s'est réservé le sultan de Zanzibar, dans le traité d'amitié et de commerce conclu avec le roi de Portugal le 25 octobre 1879[2], et le monopole du commerce accordé par le Roi de Birmanie à certains négociants, qui a soulevé en 1882 les protestations de la chambre de commerce de Londres.

Si les mots de privilège, de monopole, de corporation fermée ont le don, comme le dit un éloquent avocat, d'exaspérer les idées modernes, « rappelant, en effet, « avec des institutions tombées autant de blessures faites à « l'intérêt général, au droit commun, sans profit pour per- « sonne si ce n'est pour ceux qui étaient appelés à jouir de

1. Extrait du discours prononcé à la Chambre des députés, en juillet 1883, par M. Rouvier, lors de la discussion du projet de loi présenté par le Gouvernement sur la question des chemins de fer (conventions avec les grandes compagnies). V. encore au *Journal des Économistes* de novembre 1883, la discussion (à la réunion du 5 novembre de la Soc. d'Écon. pol. de Paris) de la question de savoir *si les chemins de fer constituent un monopole naturel et s'il y a lieu de déroger à leur égard à la loi « économique » de l'industrie*. M. Limousin y a montré que les pays où le régime est libre (États-Unis et Angleterre) n'en sont pas moins soumis à tous les inconvénients du monopole. D'où la justification, la nécessité du monopole.

2. Voici, l'art. 4 du traité : Art. 4. Son Altesse [le sultan de Zanzibar] s'oblige à ne permettre l'établissement d'aucun monopole ou privilège de vente dans ses possessions, excepté pour les articles ivoire et gomme de copal dans la partie de la côte orientale d'Afrique, depuis le port de Tanga, situé à environ 4° 1/2 de latitude sud, jusqu'au port de Quiloa, vers le 9° au sud de « l'Équateur ». Les ratifications du traité ont été échangées le 18 juin 1883. (Voir le *Moniteur officiel du commerce* du 18 octobre 1883, p. 365.)

« la dérogation, [1] » on voit qu'ils ne s'appliquent pourtant pas seulement à des institutions tombées, mais encore, en certains cas, dans des conditions économiques fort différentes, il est vrai, à de vivantes réalités.

1. J. Leberquier, *Le barreau et la défense à l'étranger. (Revue des Deux Mondes*, du 15 novembre 1883, p. 403.)

CHAPITRE II.

DES INCONVÉNIENTS PRÉSENTÉS PAR LES GRANDES COMPAGNIES DE COMMERCE, A RAISON DES PRINCIPES SUR LESQUELS ELLES ÉTAIENT ÉTABLIES.

—

Après avoir exposé (chap. Ier) les principes économiques sur lesquels reposait le système des compagnies privilégiées de commerce, il convient de rechercher quels inconvénients ces mêmes compagnies ont présentés à raison des faux principes sur lesquels elles étaient établies.

§ 1. Des facheux résultats que les grandes compagnies ont obtenus pour elles-mêmes.

Ces résultats sont très divers, mais généralement très peu satisfaisants. — Les grandes compagnies ont presque toutes échoué. — Les causes principales de leur insuccès se rattachent : à leur mauvaise direction administrative ; à la distribution de dividendes prématurés ou fictifs ; au manque de capitaux et de crédit ; à la mauvaise organisation économique. — Celles qui ont le régime le plus libéral sont généralement celles qui ont le mieux réussi.

En parcourant, au cours de cette longue étude, l'histoire des grandes compagnies de commerce, on a pu voir qu'elles ont eu des fortunes diverses. Elles ont opéré dans des milieux différents, auprès de populations dissemblables, ayant ici des difficultés énormes à surmonter, trouvant là toutes les voies ouvertes devant elles. Elles ont, cependant, un point de commun rapprochement : toutes elles ont toujours fait du commerce, trop souvent la guerre et quelquefois seulement la colonisation[1].

1. La colonisation a été malheureusement un des moindres soucis de la plupart des grandes compagnies de commerce.

Plusieurs de ces compagnies ont cessé d'exister peu de temps après leur naissance. D'autres n'ont subsisté que grâce à de lourds et incessants sacrifices. Bien peu, enfin, ont pu, jusqu'au terme de leur concession, vivre heureusement, de leurs propres forces. Ces diverses vicissitudes ont déjà été exposées par nous. Il n'y a pas lieu de refaire ici leur histoire, mais de résumer simplement les enseignements généraux qui s'en dégagent. Un économiste habile du siècle dernier, l'abbé Baudeau, relevait en 1775, dans ses *Ephémérides économiques,* un précieux aveu des partisans du privilège exclusif : « Ils attestent, disait-il, « que toutes les anciennes compagnies à privilège exclusif « se sont ruinées, malgré le soin qu'on avait eu de confir- « mer pour elles un droit de monopole à perpétuité[1]. »

Telle a été, en effet, la fâcheuse destinée des grandes compagnies de commerce qu'elles ont sombré presque toutes dans la faillite. On a constaté, dès le XVIII[e] siècle, « qu'il se trouvait par l'événement qu'elles avaient toutes « fini par manger le capital des actionnaires[2] ». Et ce n'étaient pas seulement des compagnies à privilège exclusif[3], c'étaient des compagnies de commerce d'un régime plus libéral, qui se voyaient entraînées vers la même ruine.

« Les causes de leurs désastres, écrit en 1724 Don Gero- « nimo de Ustaritz[4], ont toujours été ou leurs mauvais « fondements, ou l'abus que les directeurs et les facteurs « de ces compagnies ont fait du gouvernement et de la

1. Cité d'après le *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 650.

2. L'abbé Baudeau, *op. cit.*, t. XI.

3. Ce qui tendrait à faire presque approuver cette opinion légèrement paradoxale d'un auteur de nos jours : Nos compagnies, dit-il, en parlant des petites compagnies créées sous Henri IV et sous Richelieu, étaient condamnées d'avance à l'impuissance ou à la ruine « non parce qu'elles étaient privilégiées, mais parce « qu'elles n'avaient pas les moyens de tirer parti de leur privilège ». (H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, t. II, Paris, 1889. in-8°, p. 347.)

4. *Théorie et Pratique du commerce et de la marine* (Paris, 1753, in-4°, traduit de la 2[e] édition parue à Madrid en 1742), p. 116.

« manutention qui leur étaient confiés » ; et le traducteur[1] constate en note que « l'auteur pourrait ajouter à ces « causes l'ambition et la précipitation avec lesquelles on « pousse ordinairement ces sortes d'établissements ; celles « de faire des répartitions et de montrer des profits ; d'où « il résulte qu'une partie des travaux est abandonnée avant « d'avoir pu les finir ; la dépense en est perdue lorsqu'on « veut les reprendre, et, de beaucoup d'établissements, « aucun n'a un fondement solide[2] ».

Ces observations sont confirmées, en effet, par l'histoire des compagnies. Nous avons maintes fois constaté que les directeurs des compagnies trompaient les actionnaires par la distribution de faux dividendes. Et cela parfois pendant plusieurs années[3]. Parmi ces personnages, les uns « n'a- « vaient ni probité ni moralité ; d'autres ne connaissaient « pas leur métier et ne prenaient pas la peine de l'ap- « prendre[4] ».

La nonchalance, le gaspillage se rencontrent plus souvent dans une grande compagnie publique que dans une entreprise privée. J.-B. Say l'a dit : « Activité, intelligence, « économie, sont des compagnes des entreprises privées[5] ».

En dehors de l'inexpérience ou de la malhonnêteté des directeurs et agents des compagnies, celles-ci périssaient aussi par le manque de capitaux ou le peu de crédit.

C'est en vain que pour dissimuler leurs pertes au public, les compagnies faisaient des répartitions de bénéfices fictifs. Leur ruine imminente apparaissait bientôt au jour, avec les emprunts à gros intérêts, emprunts à 50 ou 75 0/0 quelquefois.

1. Ce n'est autre, on le sait, que Forbonnais, l'un des meilleurs économistes du siècle dernier.

2. *Théorie et pratique du commerce de la marine*, *op. cit.*, p. 116, note *a*.

3. L'abbé Baudeau le dit expressément, de son côté, v. *Dict. du comm.*, t. I, p. 651.

4. P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. I, p. 512.

5. J.-B. Say. *Cours complet d'économie politique*, 4e partie, chap. xxv.

Pour ce qui regarde les compagnies françaises de commerce, certaines raisons particulières à notre pays s'opposèrent à leur réussite. C'est d'abord le peu d'estime et de considération que le commerce a trop longtemps rencontré chez nous. Le chevalier de Clerville, en mission pour le Roi en Normandie, constatait déjà, en 1664[1], à son passage à Rouen, qu'une des causes qui empêchent l'établissement des compagnies, c'est que le commerce est ravalé en France par l'épée et par la robe[2]. Une autre cause d'insuccès s'y joignait : le cabotage a été presque de tous temps abandonné aux Anglais et aux Hollandais. Les Bayonnais s'en plaignaient dès 1701 et ils n'étaient que l'écho de la voix publique. Ce qui a nui aux compagnies, dit plus tard Blanc de Volx[3], ce n'est pas la faveur, mais c'est qu'en France : 1° on a fait des compagnies de commerce des compagnies purement financières ; 2° on a accordé les privilèges aux individus, non à la chose ; 3° ce qui a nui encore aux compagnies, ajoute cet auteur, c'est l'exercice de la souveraineté qui leur a été confiée.

Il est bien vrai qu'on n'a pas assez dirigé en France les compagnies de commerce vers la colonisation : elles n'ont vu que des actions à lancer, de simples comptoirs ou des factoreries à ouvrir là où il y avait des cultures à établir, des industries à installer, des villes, peut-être, à construire. De plus, l'énergie, la persévérance et le temps[4] ont, à la fois, manqué à la plupart des grandes compagnies. Quant à celles qui ont acquis des territoires et qui ont exercé le

1. C. Dareste, *Hist. de l'admin.*, t. II, p. 378.

2. On connaît le plaidoyer de l'abbé Coyer en faveur de *La noblesse commerçante* (Paris, 1756, in-12). On sait aussi les efforts inutiles faits par le Conseil du commerce, au commencement du XVIII^e^ siècle, pour relever le prestige du commerce.

3. *État commercial de la France au commencement du* XIX^e^ *siècle*, t. II, p. 265-277.

4. Une colonie, dit M. Paul Leroy-Beaulieu, a besoin de ces trois choses pour être prospère. Elles ne sont pas moins nécessaires, ajoutons-le, à une compagnie de commerce.

pouvoir souverain, il n'est pas moins juste de dire, avec Blanc de Volx, qu'elles ont été entraînées à de grands frais d'organisation et de garnison. Le triste état de notre marine, anéantie sous Louis XV par les Anglais, est encore l'une des causes qui ont influé sur le sort des compagnies de commerce. Plusieurs de leurs entreprises échouèrent faute d'un nombre suffisant de navires, faute de centres d'armements[1], faute d'agrès et d'apparaux[2].

En somme, on pourrait presque dire des compagnies à privilège exclusif ce que Roscher a dit des colonies : elles n'ont guère fait de progrès qu'en proportion de ce que leur régime économique est devenu plus libéral. Les compagnies de commerce qui ont distribué le plus largement les *permissions*, celles-là, surtout, qui se sont ouvertes à tous, ont le mieux réussi.

§ 2. De l'influence nuisible que les grandes compagnies de commerce ont exercée sur le commerce de leur propre nation.

Les grandes compagnies, si elles ont, d'un côté, rendu des services à leur patrie, paraissent, de l'autre côté, avoir nui, en somme, au commerce national. — De nombreuses protestations se sont élevées de tous temps contre leurs privilèges exclusifs. — Les États Généraux, en France, le Parlement, en Angleterre, les ont condamnés, ainsi que la plupart des auteurs : opinions de Dom G. de Ustaritz, de John Nickolls, d'Arthur Young, de l'abbé Morellet, etc.

Pour savoir quelle influence nuisible les compagnies privilégiées ont pu exercer sur le commerce de leur propre nation, il suffit d'interroger sur leur compte les contemporains. La réponse, on le verra, est significative.

Passons donc en revue, suivant leur ordre chronologique, divers témoignages autorisés[3].

1. Dès 1700-1701, ce n'était guère qu'à Lorient que trouvaient à fréter des bâtiments les compagnies de l'Assiente, de Saint-Domingue, du Sénégal et de la Chine. (V. *Revue mar. et col.*, août 1880.)

2. Il fallait les tirer de Hollande.

3. Nous n'avons nullement la moindre prétention de donner le relevé de toutes

La suppression de tout monopole est déjà demandée par les États Généraux, réunis en France en 1614. Ils réclament spécialement l'abolition du privilège existant pour le commerce du Canada[1].

Le parlement d'Angleterre casse à diverses reprises des privilèges exclusifs accordés par les rois ou reines d'Angleterre. « Edouard III et Henri IV d'Angleterre ont vu annu-
« ler les concessions de ce genre qu'ils avaient faites.
« Elisabeth en octroya quelques-unes. Ayant su qu'on en
« était mécontent et que la Chambre basse se préparait à
« lui présenter une adresse, elle n'attendit pas que des
« remontrances la forçassent à les révoquer. Elle retira de
« son propre mouvement les privilèges qui causaient le
« plus de murmures et abandonna le reste à la merci des
« lois[2] ». La Chambre des communes lui ayant voté, à ce propos, des remerciements, la reine leur fit une « réponse admirable » dont nous détachons seulement ce passage : « Que ma main se sèche, que mon cœur reçoive un coup mor-
« tel, plutôt que mon cœur ni ma main accorde des privilèges
« particuliers dont mes sujets aient droit de se plaindre[3]...»

En 1701, les députés du Commerce, réunis à Paris, protestent unanimement contre les compagnies de commerce à

les opinions émises contre les compagnies. Nous pensons seulement en citer assez pour que le lecteur puisse apprécier, en connaissance de cause, quel était le sentiment général à leur endroit.

1. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 268.

2. *Essai sur l'état du commerce d'Angleterre*, Paris, 1755, t. II, p. 215-216, d'après Milord Coke, *A general treatise of naval trade and commerce*.

3. *Ibid.*, p. 217, d'après *The Old common sense of the Englishman's Journal 1738* (12 août). M. Michel Chevalier, dans un intéressant article sur l'ouvrage de M. Gomès (*Histoire du marquis de Pombal*), article inséré dans la *Revue des Deux-Mondes* du 1er septembre 1870, dit, d'après M. Gomès, que « en 1701,
« Anne d'Angleterre ayant accordé un grand nombre de monopoles, la Chambre
« des communes se réunit pour réclamer. Elle le fit dans un langage fier et me-
« naçant. La Reine corrigea l'abus et remercia la Chambre des communes. » M. Gomès ne se trompe-t-il pas et n'attribue-t-il pas à tort à l'année 1701 et à la reine Anne, qui ne parvint du reste au trône qu'en 1702, le fait qui se serait passé en 1601 ?

privilège exclusif. Le député de Nantes, en particulier, reproche aux compagnies d'avoir des privilèges, elles ont déjà assez de supériorité sur les particuliers! Elles sont, ajoute-t-il, composées exclusivement ou à peu près de Parisiens « qui, fort entendus d'ailleurs, ne le sont pas sur le « fait du commerce ». Elles occasionnent de grands frais. Elles devraient, au moins, moyennant une certaine rétribution, laisser les particuliers faire leur commerce[1]. Le député de Dunkerque pense de même et veut que les monopoles aient un terme[2].

Les négociants de Rouen avaient, d'ailleurs, déjà tenu en France semblable langage et combattu le principe même des compagnies. Ce n'est pas à l'État, c'est aux particuliers, avaient-ils dit, à créer des compagnies. Ils désiraient, avec raison, s'affranchir de la tutelle de l'État, affirmant que « le « commerce en France veut être indépendant[3] ».

Dans un mémoire sur le commerce de Guinée et sur la compagnie de ce nom, les mêmes députés, en la même année 1701, s'étendaient avec force sur les inconvénients des compagnies de commerce privilégiées : « C'est une « maxime des plus certaines qu'il n'y a que la concurrence « et la liberté qui rendent le commerce utile à l'État ; et « que tous les commerces privatifs lui sont infiniment à « charge et pernicieux ; quel secours est-ce que la France « peut tirer de la compagnie de Guinée ? Est-ce qu'on espère « qu'elle sacrifiera ses intérêts à ceux de l'État ? Est-ce qu'elle « préfèrera un profit de 200,000 livres à celui d'un million ? « Est-ce qu'elle n'aimera pas mieux vendre un nègre 500 « livres que 120 livres et 150 livres, après quoi, y a-t-il « lieu de s'étonner de ce que cette compagnie, dans la der- « nière guerre, a cessé pendant 8 années d'envoyer à la

1. C. Dareste, *Hist. de l'adm.*, t. II, p. 409-413. V. A. de Boislisle, *Corr. des contrôleurs généraux*, t. II, appendice, mémoire du député de Nantes, 1701.
2. C. Dareste, *op. cit.*, p. 400.
3. *Ibid.*, p. 268.

« côte de Guinée et de ce qu'elle a refusé très souvent de « très grosses sommes qui lui ont été offertes pour obtenir « d'elle la permission et le passeport pour faire un com- « merce qu'elle semblait avoir abandonné. Son privilège « exclusif la rassurait suffisamment et elle comptait sûre- « ment de retrouver, dans un temps de paix et sans risque, « tous les profits avec de gros intérêts. Ce temps était trop « précieux pour ne pas le ménager avec soin[1]. » Et les députés demandaient unanimement, en terminant, qu'on rendît libre le commerce de Guinée.

Dans le rapport qui fut fait par M. Amelot, en septembre 1701, au contrôleur général au sujet de cette demande des députés, nous trouvons cette réflexion intéressante: « ...Comme les députés au Conseil de commerce déclament « fort contre les compagnies exclusives et demandent les « moyens d'étendre la navigation, il semble qu'on pourrait « mettre dans l'arrêt de subrogation[2] dont il s'agit que les « intéressés seraient tenus d'accorder la permission d'aller « en Guinée à tous les marchands qui voudraient y envoyer « des vaisseaux pour faire la traite des nègres[3] ».

On voit que le gouvernement ne semblait pas, au fond, très éloigné de partager l'opinion des députés sur les inconvénients des monopoles et des privilèges exclusifs.

Vauban, dans ses *Oisivetés,* condamne également les compagnies privatives[4].

Le maréchal de Villars nous apprend dans ses *Mémoires* que l'opinion s'établissait en France, en 1723, que la compagnie des Indes « était contraire au bien de l'État et « qu'elle détruisait tous les autres commerces[5]. »

1. Ce passage est tiré du manuscrit de Spanheim appartenant à la collection de M. Schefer, de l'Institut.

2. Il s'agissait du privilège accordé à l'ancienne compagnie de Guinée et de la subrogation, dans la jouissance de ce privilège, de la nouvelle compagnie de Guinée (qui venait de se former) à l'ancienne.

3. V. aux Archives nationales, la liasse cotée G^7 1686.

4. V. Deschamps, *Histoire de la politique coloniale en France*, p. 225.

5. *Mémoires de Villars* (Édition de la Soc. de l'Hist. de Fr.), t. IV, p. 265.

Don G. de Ustaritz, dans sa *Théorie et pratique du commerce et de la marine*, soutient, lui aussi, en 1724, que les compagnies privilégiées sont, en général, nuisibles ; et il n'admet que certaines exceptions à cette règle : « Par exem-
« ple, lorsque le souverain n'a pas de possessions dans des
« lieux très éloignés où l'on veut trafiquer, ni de vaisseaux
« pour escorter les navires marchands ; ou lorsqu'il ne
« juge pas à propos d'employer ses forces navales à une
« navigation éloignée pour protéger un commerce fort
« hasardeux[1] ». Il estime, en particulier, que si on accordait, ce que beaucoup de personnes souhaitent, « que notre
« commerce dans le Nouveau Monde fût confié à une com-
« pagnie », ce serait très fâcheux[2].

L'*Etat du commerce d'Angleterre* (paru à Paris en 1755), insiste, à diverses reprises, sur les inconvénients qu'ont amenés pour l'Angleterre les diverses compagnies exclusives[3] qu'elle a connues. Citons simplement, pour éviter des longueurs, ce qu'il dit des avantages causés par la suppression du privilège de la compagnie d'Afrique :

« La liberté rendue au commerce d'Afrique ranima celui
« des colonies qui languissait. L'assurance où était la com-
« pagnie que les colons ne pouvaient s'adresser qu'à elle,
« pour se fournir de nègres dans le temps qu'elle jouissait
« de son privilège exclusif, la rendait négligente sur ses
« achats ». Les esclaves qu'elle enlevait étaient faibles ou malsains, pour la plupart. Si les facteurs de la Compagnie avaient « des noirs d'un bon naturel et d'une bonne santé,
« ils faisaient payer leur faveur en forçant le colon qui vou-
« lait avoir de bons esclaves, de leur acheter les marchan-
« dises de toute espèce dont il avait besoin. Cette tyran-
« nie empêchait les autres marchands de vendre jusqu'à
« ce que le magasin des facteurs devînt vide.

1. V. dans la traduction française de son livre, p. 126. (Paris, 1753, 1 vol. in-4°.)
2. *Ibid.*, p. 119.
3. Compagnies qui sont, d'ailleurs, devenues pour la plupart assez vite ouvertes au public.

« Peut-être faut-il mettre encore sur le compte du privi-
« lège exclusif accordé en différents temps à des compa-
« gnies de commerce sur les côtes de l'Afrique, le peu de
« connaissance que nous avons de l'intérieur de ce conti-
« nent. Une compagnie, trouvant suffisamment de quoi
« employer ses fonds dans un petit nombre d'établisse-
« ments, se met peu en peine de pénétrer plus avant dans
« les terres[1] ».

L'auteur ne voit que trois cas où l'intérêt de l'Etat s'accorde avec la concession d'un monopole :

« 1° Lorsque par là on a, par échange, des marchandises
« étrangères, qu'autrement il faudrait payer en argent.

« 2° Lorsqu'en dirigeant ainsi un négoce, on achète à
« meilleur marché (relativement à la nation, non pas relati-
« vement au marchand particulier).

« 3° Lorsque de cette manière, on espère débiter plus de
« manufactures[2] ».

Dans ces cas-là encore, ne peut-on pas, ne doit-on pas soutenir aujourd'hui qu'une compagnie exclusive n'était pas nécessaire? Sur le premier point, est-ce que ces marchandises qu'on aurait achetées à prix d'argent ne pouvaient pas être vendues elles-mêmes pour de l'argent, et procurer ensuite par leur revente plus d'argent que l'achat n'en avait fait sortir du pays? Sur le deuxième et le troisième points, est-ce que la concurrence n'a pas été de tous temps, en tous pays, le principal excitant du commerce? Est-ce que ce n'est pas à elle que sont dues toutes les baisses de prix? Peut-on concevoir, en effet, même en théorie, un marchand qui, ayant le monopole d'un article de

1. V. *État du commerce d'Angleterre*, t. II, p. 329-331. V. au même ouvrage, l'intéressant examen de la question de savoir si le commerce des Indes Orientales doit être attribué ou non à une compagnie exclusive. (*Ibid.*, p. 208 et suiv.) Sans se prononcer au débat, l'auteur donne des raisons très fortes contre la constitution d'une compagnie exclusive des Indes. Une compagnie achète à très bas prix ce qu'elle est à même de vendre ensuite à de très hauts taux, etc., etc.

2. *Ibid.*, p. 213.

première nécessité, irait, de son propre mouvement, en réduire le prix? Ne voit-on pas, au contraire, que si des rivaux se présentent, ces rivaux débuteront, en principe, par offrir cet article, toutes qualités égales ou à peu près, à meilleur marché que lui et qu'il sera forcé de les suivre dans cette voie ou de périr[1]?

Les meilleurs esprits, enfin, étaient d'accord, dans la seconde moitié et a la fin du XVIII^e^ siècle, pour constater l'influence nuisible exercée sur le commerce de leur propre nation par les compagnies privilégiées. Voici, par exemple, l'opinion qu'en avait John Nickolls, le sagace auteur des *Remarques sur les avantages et les désavantages de la France et de la Grande-Bretagne, par rapport au commerce,* parues à Leyde en 1754. L'ouvrage a été écrit à Londres en 1752, après un voyage de l'auteur en France.

1° Les compagnies de commerce privilégiées font l'avantage de quelques-uns, aux dépens de la République (synonyme d'*État*).

2° Elles ne peuvent faire le commerce à des termes aussi avantageux que les particuliers, chargées de grands frais de direction, établissements, etc.

3° Leur intention est la plus opposée à l'intérêt général du commerce, en ce qu'elles ne visent qu'à vendre au plus haut prix, au dehors et au dedans du royaume, les marchandises qui font l'objet de leur commerce.

4° Elles resserrent le commerce, loin de l'étendre. Ayant un profit sûr, un droit exclusif, elles s'en contentent.

5° Quelques-unes de ces compagnies de commerce ne sont effectivement qu'un vain nom, et des ressources ruineuses pour le gouvernement dans des besoins d'argent.

Dans un mémoire rédigé au milieu, croyons-nous, du

1. L'industrie française n'a-t-elle pas à défendre aujourd'hui ses anciens marchés d'Amérique ou d Espagne (pour n en pas citer d'autres) contre des concurrences nouvelles basées toutes sur le meilleur marché auquel peuvent être vendus les produits étrangers? Et ne devra-t-elle pas, tout en cherchant à conserver aux siens leurs qualités traditionnelles de goût et de grâce, arriver à en baisser le prix?

XVIII[e] siècle, et qui se trouve aux Archives nationales parmi les papiers de Lauzun-Biron[1], se rencontrent plusieurs arguments intéressants contre les compagnies.

« L'expérience a prouvé, y est-il dit, depuis des siècles « que les troupes des compagnies sont toujours mauvaises « et leur politique au détriment de la politique générale. » Et l'auteur du Mémoire demande que la compagnie dont il s'occupe ait un conseil d'administration sur les côtes d'Afrique, avec des commissaires du Roi ayant voix délibérative[2]. Il ajoute qu'une compagnie ayant des vues indispensablement économiques et timides ne peut embrasser des objets d'une aussi vaste étendue que le peut faire un gouvernement ; et que, pour les objets politiques et militaires, il croit « aussi dangereux pour elle que pour le bien général « qu'elle soit absolument indépendante du gouvernement ».

On connaît la manière de penser de Young, le célèbre voyageur anglais, à l'égard des compagnies et des colonies de son pays ; il se féliciterait, disait-il, de voir les Anglais chassés par Tippoo-Saïb des Indes orientales et par les nègres des Indes occidentales, « car les capitaux de la « nation trouveraient, enfin, l'emploi qu'ils devraient avoir « trouvé depuis longtemps ». Cette opinion est fondée directement sur le désir de mettre les fonds ainsi rendus disponibles au service de l'agriculture, et non sur le sentiment de l'influence nuisible exercée par les compagnies de commerce[3].

1. V. le carton coté T 1527, mémoire n° 10.

2. On verra plus loin, au livre VI, dans l'analyse du projet de création de nouvelles compagnies privilégiées actuellement soumis au Sénat français, que le Conseil supérieur des Colonies, dans l'avis adopté par lui le 6 juin 1891, a proposé, au § V (rapports de l'État avec la Compagnie), l'institution d'un fonctionnaire « placé en qualité de commissaire de la République auprès des Compa- « gnies pour contrôler leurs actes. » On remarquera le singulier rapprochement entre l'idée exprimée dans notre mémoire du XVIII[e] siècle et celle qui est mentionnée dans l'avis du 6 juin 1891. On sait, du reste, que l'idée avait été déjà mise en pratique au XVIII[e] siècle (v. livre III, chap. II).

3. V. Young, *Voyage en France* (trad. Lesage, 1[re] édition, t. II, p. 256).

L'abbé Morellet, de son côté, s'élève fortement contre les compagnies à privilège exclusif dans son Mémoire contre la compagnie des Indes. Nous en détachons le passage où il établit la disproportion existant entre les dix millions annuels pris sur le revenu public, fournis par les citoyens de tous les ordres, enlevés aux diverses entreprises de culture, d'industrie, de navigation, de commerce, pour être employés au soutien d'un commerce exclusif et les dix millions de retours que ce même commerce procure. Il est vrai que ces dix millions de retours sont vendus avec un bénéfice assez considérable, mais quel qu'il soit,

« il ne peut jamais, poursuit l'abbé, former un objet assez « important pour que l'Etat dépense, à se le procurer, dix « millions par an du revenu public ». Et il ajoute avec grande raison, suivant nous, et non sans finesse : « L'agri- « culture, favorisée par quelque bonne loi, *ou plutôt par la* « *révocation de quelques lois,* les péages supprimés, un sou- « lagement d'impôt accordé à une seule province, la cons- « truction d'un chemin, d'un canal, d'un port, une seule de « ces opérations qui, toutes ensemble, n'auraient pas de- « mandé une dépense sur le revenu public aussi grande « que celle qui a été faite pour la compagnie, une seule, « dis-je, de ces opérations aurait produit au royaume des « avantages infiniment plus grands, plus réels et plus du- « rables que tous ceux que les partisans de la compagnie « des Indes peuvent attribuer à leur commerce exclusif [1]. »

Mais il n'est pas besoin d'insister davantage sur l'influence nuisible que les compagnies de commerce ont trop souvent exercée sur le commerce de leur propre nation. Les témoignages en seraient faciles à multiplier [2].

1. Mémoire de l'abbé Morellet, inséré au *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 610.

2. Nous aurions pu citer, par exemple, les cahiers des États-Généraux de 1789 et y montrer l'adhésion significative de la France entière aux vœux tendant à la suppression de tous privilèges exclusifs.

§ 3. De l'influence nuisible que les grandes compagnies de commerce ont exercée sur le commerce du monde.

Maîtresses absolues des marchés coloniaux, les compagnies en vendaient à très hauts prix les produits. — Elles n'ont jamais servi par des découvertes la cause de la science. — Les colonies fondées par les compagnies ne sont devenues vraiment florissantes que du jour où elles ont échappé à leur joug.

Si l'on résume, d'une façon générale, les inconvénients que les compagnies de commerce ont causés au cours de leur existence, on voit, d'abord, que les frais d'établissement et d'entretien des compagnies étaient si considérables qu'ils augmentaient certainement d'autant le prix de vente de leurs produits, au grand détriment du consommateur.

Il était, de plus, de l'intérêt des compagnies, nous ne parlons évidemment que des compagnies privilégiées, d'acheter à bon marché le *minimum* de produits exotiques pour le vendre à haut prix en Europe, de dégrader la valeur de ces produits, d'en arrêter même le développement, de diminuer enfin l'approvisionnement de ces articles en Europe[1], pour tirer ainsi de leurs ventes d'énormes profits. On devine quels inconvénients économiques résultaient d'une telle manière de faire[2]!

Voilà les résultats que produisaient le monopole; mais ce n'était pas les seuls. Il confiait à des compagnies à vues étroites et intéressées le commerce et la navigation de mers inconnues où pouvaient se trouver, comme on l'a dit, « de nouvelles terres, de nouvelles productions, de « nouveaux objets de désirs et de besoin pour les hommes[3] ». Ces compagnies ne cherchaient pas à les explorer.

1. Et réciproquement, de diminuer aussi en Amérique ou en Asie l'approvisionnement des marchandises européennes.

2. M. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, p. 32. V. aussi sur ce point Condillac, *Le Commerce et le Gouvernement*, au t. XIV des *Mélanges d'Économie politique*, p. 431 (Collection des Économistes).

3. Morellet, *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 562.

« Ce ne sont pas, en effet, les lois, les règlements, les « privilèges, les compagnies qui ont inventé et perfec- « tionné les arts et les sciences, découvert des mondes « inconnus, rendu plus facile et plus fréquente la commu- « nication des hommes entre eux, étendu l'astronomie, la « navigation, le commerce, etc. Tout cela est l'ouvrage de « la liberté, de l'industrie agissante, quelquefois faible- « ment protégée, communément abandonnée à elle-même, « plus souvent encore traversée dans ses entreprises, et « triomphant de mille obstacles. Ce ne sont pas des com- « pagnies qui ont découvert l'Afrique et l'Amérique; ce « n'est pas une compagnie à privilège exclusif qui a doublé « le cap de Bonne-Espérance; Magellan n'était pas gagé « par une compagnie.

« Lemaire, après avoir passé le détroit qui porte son « nom et perdu les trois quarts de son équipage dans la « mer du Sud, arrive à Batavia, voit son vaisseau confisqué, « et meurt en prison pour avoir donné atteinte au privi- « lège de la compagnie hollandaise[1]. »

La liberté, principe de la concurrence, étant véritablement l'âme du commerce[2], les colonies soumises au monopole n'ont vu commencer leur prospérité que du jour où ce monopole est tombé. Les Antilles françaises, par exemple, la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Domingue, ne sont devenues riches et puissantes que lorsqu'elles ont échappé au privilège exclusif des Compagnies.

Le commerce de l'Amérique doit être libre, écrit un auteur du XVIII[e] siècle, « parce que c'est la liberté qui y

1. Morellet, *op. cit.*, p. 612.

2. Les funestes effets de tout privilège exclusif peuvent être démontrés de bien des manières. Nous nous en tenons à l'exemple de Bakou (Caucase). L'abolition du monopole y a tout changé. Sous le régime du monopole, les travaux d'extraction du naphte restaient stationnaires sur le plateau de Balakhané. Depuis l'abolition (1[er] janvier 1873), tout a pris une autre face. En 1872, il avait été extrait 1,535,981 ponds de naphte. En 1873, on en a tiré 3,951,575. (V. le *Journal des Économistes*, liv. de mars 1883, p. 455-456.)

« porte l'abondance aux colons, qui anime leur industrie[1] ». Et Adam Smith, qui condamne également le monopole, remarque avec justesse qu'il ne s'imposait pas en ces matières : « Les Portugais, sans aucune compagnie exclusive, « ont fait, dit-il, le commerce des Indes orientales pendant « tout un siècle[2]. »

Plus d'un économiste contemporain s'est élevé contre les anciennes compagnies de commerce ; mais aucun ne l'a fait, croyons-nous, aussi fortement qu'Adolphe Blanqui. Nous le citons à ce titre, tout en signalant au lecteur les exagérations manifestes contenues dans ce passage : « Telle est, « dit Adolphe Blanqui, après un court résumé du passé des « compagnies, l'histoire des compagnies privilégiées, vé- « ritables fléaux du commerce, causes trop fréquentes des « guerres et des désastres qui ont affligé la vieille Europe. « Il n'en est pas une qui n'ait déshonoré son existence par « des crimes, et qui n'ait expié tôt ou tard le scandale de « ses déprédations.....

.....Si l'on considère, en outre, que l'histoire de ces « compagnies n'est qu'un tissu de dilapidations commises « par leurs agents, de vexations subies par les naturels, « une source de banqueroutes et de révolutions, on recon- « naîtra que leur destruction n'a pas moins profité aux « intérêts des peuples qu'à ceux de la morale. Les faits « sont là pour l'attester[3] ».

1. Accarias, *op. cit.*, t. I, p. 88.

2. Ad. Smith, *Rech. sur la richesse des nations*, liv. IV, chap. VII. Des colonies.

3. A. Blanqui. *Précis élémentaire d'économie politique*, 3e éd. Paris, 1857, in-12, p. 74-75.

§ 4. De quelques résultats avantageux que les grandes compagnies de commerce ont cependant procurés a leur patrie et au monde.

Elles ont contribué au développement du commerce et de la marine de leur patrie. — Elles ont enrichi de produits nouveaux la métropole. — Elles ont été l'instrument économique au moyen duquel les divers États ont acquis la plupart de leurs colonies. — Elles ont rendu plus accessibles nombre d'éléments de bien-être et de confortable. — Elles ont mis en valeur des territoires nouveaux. — Elles ont fait naître des relations de commerce entre des peuples qui n'avaient eu jusqu'alors que des rapports hostiles.

Nous venons de voir quels inconvénients les grandes compagnies de commerce ont présentés à raison des faux principes économiques sur lesquels elles étaient établies : les fâcheux résultats qu'elles ont obtenus pour elles-mêmes, l'influence nuisible qu'elles ont exercée sur le commerce de leur propre nation et sur celui du monde.

Les grandes compagnies de commerce ont néanmoins été la cause, en tant qu'instruments de commerce, de plus d'un progrès économique. Il nous reste à l'établir.

Les premières compagnies de commerce ont été créées en Hollande et en Angleterre. Il n'est guère douteux qu'elles aient exercé une heureuse influence sur le commerce national en soustrayant ces pays, au moins en fait d'épices, au monopole dont jouissaient jusque-là les Espagnols et les Portugais.

Ces compagnies apportèrent encore un autre avantage au commerce anglais ou hollandais en permettant aux gouvernements de Hollande ou d'Angleterre de se décharger sur elles des frais occasionnés par la guerre qu'ils faisaient aux Indes, depuis si longtemps, contre l'Espagne et le Portugal ; en rendant, par suite, disponibles, les ressources que ces incessants conflits absorbaient.

La France, également, trouva dans sa compagnie des Indes orientales le moyen d'échapper, non plus seulement au monopole de l'Espagne ou du Portugal, mais à

celui de la Hollande et de l'Angleterre, qui avait succédé presque complètement au premier.

Comme le dit à ce propos Voltaire, « avant l'établissement « de la compagnie des Indes, il fallait que le luxe de la « France fût tributaire de l'industrie hollandaise. Les par- « tisans de l'ancienne économie timide, ignorante et res- « serrée, déclamèrent, en vain, contre un commerce dans « lequel on échange sans cesse de l'argent qui ne périrait « pas, contre des effets qui se consomment. Ils ne faisaient « pas réflexion que ces marchandises de l'Inde, devenues « nécessaires, auraient été payées plus chèrement à « l'étranger. Il est vrai qu'on porte aux Indes orientales « plus d'espèces qu'on en retire, et que par là l'Europe « s'appauvrit. Mais ces espèces viennent du Pérou et du « Mexique ; elles sont les prix de nos denrées portées à « Cadix ; et il reste plus de cet argent en France que les « Indes orientales n'en absorbent[1] ».

Ce reproche que Voltaire adresse à la compagnie française, on le faisait alors à toutes les compagnies européennes des Indes orientales. Mais, tout en convenant qu'elles faisaient sortir du numéraire du pays, on ajoutait qu'elles en faisaient rentrer davantage par les ventes que ces compagnies font de leurs retours aux nations étrangères.

La Hollande, par exemple, envoyait bien deux à trois millions en Asie, mais elle retirait au moins quinze à dix-huit millions de la vente des marchandises en provenant[2].

1. Voltaire, *Siècle de Louis XIV*, chap. XXIX. Ce n'est pas ici le lieu, croyons-nous, de relever, une fois de plus, l'erreur économique de l'ancien régime en matière monétaire. La nation qui fait entrer le plus d'or et qui en laisse le moins sortir passait alors pour la plus riche. Qui ne sait que la monnaie est, avant tout, un instrument d'échange, un simple terme de comparaison, « un dénominateur « commun des valeurs » ? (V. E. Levasseur, *Précis d'économie politique*, Paris, 1883, in-12, p. 180.) Le seul exemple de l'Espagne et du Portugal atteste, d'une manière frappante, combien étaient erronées les idées des économistes du XVIII^e^ siècle sur la question.

2. Accarias de Sérionne, *op. cit.*, t. I, p. 90.

Les goûts de luxe et de parure s'étaient en effet singulièrement développés au XVIII[e] siècle et les coûteux produits de l'Inde et de la Chine étaient partout recherchés. « Henri IV déjeunait, dit Voltaire, avec un verre de vin « et du pain blanc ; il ne prenait ni thé, ni café, ni choco- « lat ; il n'usait point de tabac ; sa femme et ses maîtresses « avaient très peu de pierreries ; elles ne portaient point « d'étoffes de Perse, de la Chine et des Indes. » Au XVIII[e] siècle, au contraire, une simple bourgeoise a de beaux diamants et « la Martinique, Moka et la Chine, fournissent « le déjeuner d'une servante[1] ». Les compagnies de commerce exercèrent une utile influence sur le commerce de leur propre nation en les approvisionnant de ces denrées devenues nécessaires.

Un autre avantage que les compagnies procurèrent chacune à leur pays, ce fut l'impulsion qu'elles donnèrent, en général, à sa marine marchande. Voltaire écrivait en 1738 qu'on n'avait en France que 300 gros vaisseaux avant Law et qu'on en eut 1,800 après lui[2]. Les Hollandais et les Anglais tirèrent eux-mêmes grand profit pour le développement de leurs flottes marchandes du fonctionnement de leurs diverses compagnies. La compagnie anglaise des Indes orientales d'octobre 1737 à août 1739[3] ne fit pas partir moins de 36 gros navires, et ces années sont prises au hasard.

Les nobles ne dérogeaient pas, au moins en France, en se livrant au commerce de mer. Les compagnies de commerce fondées pour l'exploitation de nos colonies fournissaient aux nobles une occupation utile qu'ils n'auraient pas trouvée en France sans ces compagnies.

1. Voltaire, *Remarques de l'essai sur les mœurs*.

2. On sait que ce fut là le principal résultat de la compagnie de Law ; mais le cardinal Fleury laissa tomber notre marine, et dès 1735, nous n'avions presque plus de vaisseaux (v. d'Argenson, *Mémoires*, t. I, p. 308, note).

3. V *Essai sur l'état du commerce d'Angleterre*, Paris, 1755, t. II, p. 154 et suiv.

Les compagnies rendaient encore, en certains cas, d'autres services non moins utiles au pays. Elles l'approvisionnaient de blé, d'orge, de salaisons. Elles subventionnaient d'utiles entreprises. Elles offraient leur concours financier à l'État. En 1774, la compagnie d'Afrique prêta, par exemple, au roi de France 1,200,000 livres pour la construction de formes au port de Toulon[1].

Resterait à traiter la question de la colonisation chez les peuples modernes au point de vue de la part considérable qu'ont dû prendre et qu'ont prise, en effet, les compagnies de commerce au grand mouvement qui, du XVI^e^ au XIX^e^ siècle, a poussé tant de vieux pays à se créer au dehors des débouchés nouveaux. Mais nous ne saurions le faire sans revenir sur nos pas à tout moment, sans renvoyer, à chaque instant, le lecteur à l'histoire de telle ou telle compagnie. On peut dire, croyons-nous, d'une façon générale, que ce sont les compagnies de commerce d'Angleterre, de Hollande et de France qui ont donné à ces pays leurs colonies, sinon toutes, au moins la très grande majorité de leurs colonies[2]. D'où vient l'empire hollandais de Bornéo et de Sumatra? D'où viennent ces immenses possessions des Indes britanniques? D'où, ces comptoirs de Pondichéry, de Chandernagor, de Mahé, misérables restes des conquêtes dont Dupleix avait enrichi la France, sinon des compagnies de commerce hollandaise, anglaise et française des Indes orientales?

On pourrait multiplier de pareils exemples; mais nous nous bornons aux principaux. Aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles, les Etats européens ne pouvaient guère entreprendre à leurs

1. V. l'arrêt du Conseil du 26 février 1774 qui autorise ce prêt. L'arrêt est cité d'après le mémoire sur la compagnie royale d'Afrique paru aux *Éphémérides économiques* de l'année 1775 (t. XI) et reproduit au *Dict. du comm.* de l'Encycl. méth., t. I, p. 647.

2. Nous entendons surtout parler de colonies d'exploitation. Les colonies de peuplement (Australie, etc.) ou les colonies mixtes d'exploitation et de peuplement (Algérie) ont une origine beaucoup plus récente.

frais la colonisation de terres lointaines. Les compagnies de commerce furent l'instrument au moyen duquel ils se procurèrent, sans exposer leurs marins ou leurs fonds, de nombreuses colonies, instrument aussi économique qu'efficace. Car « ...les colonies ainsi fondées par l'esprit commer-
« cial ont pour une nation le plus grand des avantages,
« celui de se faire à peu près toutes seules. C'est un déve-
« loppement spontané dans lequel l'État n'intervient que
« pour le régler et le protéger[1]... » Ce qui est, à nos yeux, l'idéal en matière de colonisation.

La plupart des avantages que les compagnies de commerce ont procurés à leur propre nation, elles les ont aussi procurés au monde, au moins dans une certaine mesure. Elles ont contribué à rendre plus généraux, plus accessibles, nombre d'éléments de bien-être et de confortable. Elles ont fourni de l'occupation à bien des bras inoccupés. Elles ont créé des centres d'activité dans bien des lieux déserts ; ce sont là de vrais avantages procurés à l'humanité. Elles ont amélioré les rapports des hommes entre eux en faisant naître des relations de commerce entre des peuples qui étaient jusqu'alors constamment en guerre les uns contre les autres.

Les compagnies mêmes qui se livraient à la traite des noirs n'ont pas laissé de servir, d'une certaine façon, semble-t-il, la cause de ces malheureux. Loin de nous la pensée de défendre cet horrible trafic de chair humaine auquel des

1. A. de Broglie. *Une réforme administrative en Algérie* (*Revue des Deux Mondes*, année 1860, t. I, p. 17).

2. Nous avons admis, bien entendu, dans le § 2, avec la majeure partie des économistes contemporains, que les colonies sont avantageuses pour la nation qui les possède, que la fondation d'une colonie est la meilleure affaire qu'elle puisse faire; et qu'on ne saurait guère reprendre aujourd'hui sans paradoxe des discussions sur l'utilité ou l'illusion des colonies. (V. le compte rendu des séances de la Société d'économie politique du 5 octobre et du 6 décembre 1880.)

hommes se sont trop longtemps livrés et d'innocenter les traitants et leurs convois de « pièces d'Inde ! ». Mais, ce triste commerce admis, n'est-il pas admissible qu'il ait pu contribuer à diminuer les guerres d'extermination de peuplade à peuplade, les actes d'anthropophagie, à sauver, enfin, la vie à quantité d'êtres humains ?

En somme, les compagnies de commerce ont exercé, dans de certaines conditions, une heureuse influence sur le développement général du commerce et de l'industrie du monde. Comme l'a dit un juge fort compétent en pareille matière, M. Le Pelletier de Saint-Remy, « les grandes compagnies « de colonisation et de navigation des deux siècles der- « niers ont rendu de grands services ; elles ont pu ruiner « leurs actionnaires, mais elles n'en ont pas moins accom- « pli l'œuvre féconde qu'elles avaient en vue ; elles ont « créé dans les Indes et en Amérique une agriculture, des « industries, un commerce, qui n'existaient pas aupara- « vant[1] ». Ce sont là, incontestablement, de véritables services rendus au genre humain.

1. Séance de la Société d'économie politique de Paris du 5 octobre 1880. Nous empruntons ces quelques lignes au compte rendu de l'*Économiste Français*, n° du samedi 9 octobre 1880, p. 441.

LIVRE VI.

—

DES NOUVELLES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION FONDÉES OU A FONDER SUR LE MODÈLE DES ANCIENNES GRANDES COMPAGNIES.

—

CHAPITRE PREMIER.

DES CARACTÈRES CONSTITUTIFS DES NOUVELLES COMPAGNIES DE COMMMERCE ET DE COLONISATION. LEURS PARTISANS ET LEURS ADVERSAIRES.

Ces caractères diffèrent de ceux des anciennes compagnies en cela surtout qu'ils ne consacrent nulle part officiellement le monopole. — Est-il nécessaire de former ces nouvelles compagnies sur le modèle des anciennes? *Non*, disent les uns; il faut leur donner moins de droits, leur imposer plus de charges. *Oui*, disent les autres, qui voient surtout dans ces nouvelles compagnies le moyen, pour la métropole, d'accroître, sans se compromettre, ses domaines coloniaux.

C'est la nécessité qui imposa, durant le dix-septième et le dix-huitième siècle, à la plupart des gouvernements européens l'octroi de privilèges exclusifs à des compagnies de commerce.

C'est aussi la nécessité qui semble pousser aujourd'hui nombre d'esprits à recourir de nouveau à la forme des compagnies de commerce privilégiées. La question est encore à l'état de projet en France; mais à l'étranger, elle est entrée déjà dans la voie de la mise à exécution. Quels sont les caractères constitutifs de ces compagnies nouvelles? En quoi se rapprochent-elles ou diffèrent-elles des

anciennes compagnies? Ont-elles ou non été conçues sur leur type et modèle?

Autant de questions à résoudre.

On se rappelle quels étaient les principes, l'organisation et le fonctionnement des anciennes compagnies. Comme instrument politique, elles administraient à peu près souverainement des territoires, ne devant généralement au roi ou au chef d'État qu'un droit d'hommage assez vain. Comme instrument économique, chargées de mettre en valeur la colonie nouvelle, elles jouissaient du monopole du commerce entier du pays à elle concédé, profitaient, en ce qui regarde la métropole, de larges exemptions d'impôts, vendaient ou donnaient à rente telle partie de leurs territoires qu'elles voulaient. Elles étaient donc à la fois une société commerciale et un gouvernement et elles avaient les droits d'un propriétaire foncier en même temps que ceux d'un État.

Les nouvelles compagnies de commerce et de colonisation ont été conçues sur le type des anciennes compagnies; le fait nous paraît indiscutable. Mais il n'est pas moins certain qu'elles n'en pouvaient être, qu'elles n'en sont pas de pures et simples copies. Si on étudie les chartes de création de la plupart de ces nouvelles compagnies, on constate que, d'une façon générale, les monopoles sont abolis. « Le monopole général et exclusif du commerce « n'est concédé par aucune charte[1] ». Cette différence est capitale. Peu importe que les compagnies aient plus ou moins de facilités pour « établir en fait le monopole qu'on « leur refuse en droit[2] ». Ce refus officiel du monopole

1. Rapport sur la question des compagnies de colonisation présenté par la 2e section du Conseil supérieur des colonies. (*Sénat, nº 170, session 1891. Annexe au procès-verbal de la séance du 16 juillet 1891. Projet de loi concernant la création de compagnies de colonisation*, présenté au nom de M. Carnot, Président de la République Française, par M. Jules Roche, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, p. 13)

2. Rapport précité.

n'en est pas moins acquis et suffirait, à lui seul, à distinguer nettement les nouvelles compagnies des anciennes.

Quant aux ressemblances, on les trouve principalement dans l'ordre des délégations de droits politiques et administratifs. Les nouvelles compagnies ont partout reçu en ce sens de larges pouvoirs, comparables sur nombre de points aux pouvoirs délivrés durant le XVII^e^ et le XVIII^e^ siècle aux grandes compagnies d'alors.

Nous avons en vue, en présentant ces observations, les compagnies fondées actuellement en Europe, et non celles qu'il est question d'établir en France. Comme on le verra plus loin, le gouvernement français semble disposé à limiter plus sévèrement qu'on ne l'a fait autour de lui les attributions et les prérogatives des compagnies qui viendraient à être créées.

Quant à la question de savoir si on a eu tort ou raison de recourir à la forme des compagnies privilégiées, s'il ne conviendrait pas de donner à des institutions nouvelles des formes nouvelles, si les circonstances économiques au milieu desquelles nous nous trouvons n'imposent pas, pour des conditions et des milieux nouveaux, la recherche de modalités nouvelles, elle a été agitée déjà plus d'une fois, et des arguments peuvent être facilement invoqués soit dans un sens, soit dans l'autre.

Les adversaires de la reconstitution des anciennes sociétés privilégiées, parmi lesquels se place M. Leveillé, professeur à la faculté de Droit de Paris[1] et l'un des plus compétents parmi les légistes français en matière de colonisation, estiment que les compagnies du XVII^e^ siècle offrent un type suranné qu'il conviendrait de remplacer, dans les projets actuels, par l'instrument nouveau, perfectionné, que nous connaissons et qui fonctionne aujourd'hui

1. Il y fait, en ce moment même (1^er^ semestre de 1891-1892), un cours fort intéressant sur la colonisation anglaise.

partout sous le nom de compagnies de chemins de fer et de compagnies de travaux publics.

Au point de vue économique, ils demandent que la compagnie à créer soit mise dans l'obligation d'exécuter un travail public sérieux, tel que l'établissement d'un chemin de fer, d'une route, ou plus simplement encore, d'un puits destiné à assurer de l'eau aux caravanes, tel encore que la mise en état de navigabilité d'un cours d'eau. Au moins, de la sorte, le travail accompli resterait, même si la compagnie qui l'a mené à bonne fin venait à disparaître.

En échange de cette obligation, ils reconnaissent que la compagnie en question devrait recevoir certains avantages, destinés à la couvrir des risques courus par elle et à la rembourser de ses avances. Ces avantages pourraient être, par exemple, l'exploitation à son profit de la route ou du chemin de fer, du canal ou du puits installés par elle ; l'abandon d'une partie des terres avoisinant cette route ou ce chemin, etc. Il conviendrait encore que la Compagnie pût jouir de l'exemption *temporaire* de certains impôts métropolitains et participât aux droits d'entrée et de sortie perçus sur les marchandises entrant dans la colonie ou en sortant.

Au point de vue politique, les adversaires des compagnies privilégiées estiment qu'elles ne doivent en aucun cas être dotées d'aucune délégation *sérieuse* des droits de souveraineté. Qu'est-ce qu'une compagnie, en effet? Un groupe d'actionnaires, c'est-à-dire d'individus inconnus. Comment l'Etat pourrait-il remettre à ces *personnes incertaines* la moindre part de ses droits ? Il ne peut abdiquer d'ailleurs ces droits, car ils sont la garantie du public. Laboulaye l'a dit : « Une compagnie d'actionnaires, c'est le « pire des souverains », et M. Leveillé ajoute : Elle n'a « qu'un organe, sa caisse[1] », mot juste autant que profond.

1. Notes prises au cours de M. Leveillé (Faculté de droit de Paris, leçon du 18 janvier 1892).

Certaines délégations du pouvoir souverain s'imposent cependant. Les adversaires des compagnies privilégiées le reconnaissent ; mais ils demandent que ces délégations ne soient jamais perpétuelles, qu'elles ne soient même pas limitées à un nombre donné d'années. Ils les veulent révocables à volonté, *ad nutum*.

Les partisans d'un essai de reconstitution des anciennes compagnies, ceux qui estiment avantageux de recourir, en matière de colonisation, au système des grandes compagnies de commerce, s'appuient sur le mouvement d'opinion qui semble s'être fait jour, non seulement en France, mais en Europe, en faveur de la création de compagnies privilégiées.

Ils pensent que le moment est venu de faire de nouveau l'essai d'un système qui paraît de nature à rendre des services, à amener des résultats « qu'on ne saurait attendre « de la colonisation par l'État ou de l'initiative indivi- « duelle[1] ». « Les nations coloniales, ajoutent-ils[2], sont « entrées depuis plusieurs années dans cette voie et l'on « peut dire que, *sauf quelques exceptions, le succès est venu* « *couronner leurs efforts*[3] ».

Tous les esprits versés dans l'étude des questions coloniales ont préconisé, suivant eux, le système des compagnies de commerce privilégiées. Les grandes compagnies offrent, en effet, d'incomparables facilités « pour la pénétration,

1. Sénat, nº 170. Annexe au procès-verbal de la séance du 16 juillet 1891, p. 1.

2. Sénat, Annexe, etc., p. 2.

3. Qu'il nous soit permis de faire remarquer que ce passage de l'exposé des motifs du *Projet de loi concernant la création de compagnies de colonisation* est difficile à concilier avec le passage suivant du *Rapport de la 2e section du conseil supérieur des colonies* se rattachant au même Projet de loi. (Sénat, nº 170. Annexe, etc., p. 14-15.) ... « Nous ne devons pas perdre de vue que *la* « *plupart de ces institutions*, de date fort récente (les grandes compagnies de « commerce établies en Europe de nos jours) *n'ont pas encore fait leurs* « *preuves*. Seules parmi elles, les compagnies anglaises sont douées d'une certaine « vitalité ; *encore le succès n'a-t-il généralement pas répondu à leurs efforts*, « *sauf en ce qui concerne la compagnie du Niger* » N'est-il pas à craindre que ce dernier passage soit plus près de la vérité que le premier ?

« la prise de possession des territoires habités par des peu-
« plades inorganisées, et sont suivant l'expression d'un
« critique anglais, un rideau, un écran, *a screen,* qui per-
« met de cacher ou d'ajourner l'action gouvernementale
« directe[1] ».

En somme, assurent-ils, « les grandes compagnies, si
« difficile qu'il soit de les solidement établir et de les effi-
« cacement diriger, peuvent constituer, dans divers cas,
« d'utiles instruments d'initiation matérielle en pays inor-
« ganisés[2] ».

Ces grandes compagnies, ils les conçoivent, *en fait,* sur le type des anciennes compagnies. *En théorie,* ils limitent bien les pouvoirs de celles-ci ; en réalité, non. Le *monopole* et le *privilège,* voilà quels sont, au fond, les caractères constitutifs des nouvelles compagnies ; ils étaient déjà ceux des compagnies des deux derniers siècles.

1. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, 4e éd., p. 804.

2. P. Leroy-Beaulieu, *ibid.*, p. 818.

CHAPITRE II.

DES DIVERSES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION FONDÉES, AU XIXe SIÈCLE, EN EUROPE.

—

Nous avons vu, dans le chapitre précédent, quels sont les principaux caractères des nouvelles compagnies. Nous n'avons pu que les indiquer très sommairement pour ne pas sortir des limites étroites que nous imposait, en ces matières, le cadre même du présent ouvrage ; mais le lecteur désireux de se renseigner plus complètement sur ce sujet sait où trouver tous les éclaircissements nécessaires[1]. Il convient actuellement de dresser le tableau, aussi fidèle que possible, des diverses compagnies de commerce et de colonisation fondées au XIXe siècle en Europe, ou plus exactement dans ces dernières années. Elles ont presque toutes comme objectif l'Afrique et les immenses marchés que ses populations primitives offrent à l'industrie européenne, et plus spécialement à l'industrie cotonnière.

Nous passerons donc tour à tour en revue les compagnies nouvelles qui ont été récemment établies en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, en Portugal et en Hollande[2],

1. Ils sont donnés, avec autant d'ampleur que de compétence, par M. P. Leroy-Beaulieu, au chapitre III du livre II, p. 800-817, de l'ouvrage si souvent cité par nous.

2. Nous rangeons ces pays suivant l'ordre d'importance de leurs compagnies de commerce et de colonisation. Les principales sources de cet exposé sont les *Annexes du projet de loi* actuellement soumis au Sénat (*Projet de loi* cité plusieurs fois ci-dessus), le chapitre III du livre II de l'ouvrage de P. Leroy-Beaulieu et divers périodiques français.

réservant pour un dernier chapitre celles qu'il est en ce moment question de créer en France.

§ 1. Angleterre.

La Royal Niger Company. — L'East Africa Company. — La South Africa Company. — La North Africa Company. — La North Borneo trading Company, — La Hudson's Bay Company. — Compagnies diverses.

Les Anglais, qui n'ont jamais abandonné complètement le système des compagnies de commerce privilégiées, en ont institué, depuis une dizaine d'années, un certain nombre dont les chartes, dans leur forme commune, ne « diffèrent « pas substantiellement de celle de l'ancienne compagnie « des Indes orientales[1] ». Le succès financier en a été, en général, modeste. « Souvent, elles ne peuvent pas distri- « buer de dividende, et rarement celui-ci dépasse 5 0/0[2] ». Mais l'esprit d'aventure et de domination des Anglais les fait se contenter de ces faibles résultats. Ils n'y voient pas, avant tout, une affaire, mais l'expansion toujours plus large de « la plus grande Angleterre ».

La *Royal Niger Company chartered and limited,* appelée d'abord *National Africa Company*, a été dotée d'une charte le 10 juillet de la 50e année du règne de la reine Victoria[3]. Son activité se donne carrière dans la région de l'Afrique centrale circonscrite par Say, Barroua, Yola et Lagos. Elle regarde abusivement comme lui appartenant les rives du bas Niger et de la Benoué et s'efforce d'en écarter tout concurrent, par la force ou par la ruse[4].

1. P. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 805.

2. *Ibid.*, p. 808.

3. La charte est insérée aux *Annexes du Projet de loi* soumis au Sénat, p. 68-75.

4. V. le discours de M. le comte Albert de Mun à la séance de la Chambre des députés du 7 avril 1892 (*Journal officiel*, du 8 avril 1892, *Chambre*, p. 505). V. le *Temps* du 7 mars 1892 et celui du 12 mai 1892 (La mission Mizon).

L'*East Africa Company* ou compagnie de l'Afrique orientale possède un immense empire qui va du littoral de l'Océan indien aux grands lacs centraux du continent noir, et jusqu'au bassin du Congo. Une partie de ses territoires se trouve dans les états du sultan de Zanzibar, auquel elle a du reste délivré une part de fondateur.

De toutes les compagnies actuellement fondées en Europe, elle paraissait au début être celle qui devait le mieux réussir; mais l'ère des difficultés a déjà commencé pour elle[1] et sa situation semble fort compromise aujourd'hui[2].

La *South Africa Company* a reçu sa charte d'institution le 29 octobre de la 53e année du règne de la reine Victoria[3]. Elle a comme champ d'action « la région de l'Afrique méri- « dionale située immédiatement au nord du Bechuanaland « britannique, au nord et à l'ouest de la République Sud- « Africaine et à l'ouest des possessions portugaises ». La *South Africa Company* offre cette particularité de compter parmi ses possessions le Matabéland, récemment placé sous le protectorat de l'Angleterre.

La *North Africa Company* a été formée en vue d'étendre des relations commerciales sur tout le littoral africain, de Mogador au cap Juby. En février 1883, elle était en conflit avec le gouvernement espagnol pour la possession de Santa-Cruz de la Mar et du cap Juby[4].

La *North Borneo trading Company,* établie avec pleins pouvoirs en 1877 et en 1878 sur la partie nord de l'île de

1. V. *Le Temps* du 5 février et du 13 mars 1892, Bulletin de l'Étranger, Afrique occidentale. — V. dans les journaux français des 30 et 31 mai et du 1er juin 1892 le récit des mauvais traitements qui auraient été infligés aux Pères blancs de la côte d'Afrique par les chefs militaires qui sont aux ordres de la Compagnie. (V. notamment l'*Eclair* du 30 mai 1892 et celui du 1er juin 1892.

2. V. le Premier article du *Temps* du 2 juin 1892 et les intéressants détails qu'il donne sur la situation fâcheuse de la Compagnie, les agissements repréhensibles du capitaine Luggard et sur les troubles de l'Ouganda, au milieu desquels nos nationaux ont eu beaucoup à souffrir de la Compagnie.

3. V. cette charte auxdites *Annexes*, p. 76-84.

4. V. *Le Temps*, du 14 février 1883.

Bornéo, moyennant le paiement d'une rente annuelle de 20,000 dollars aux deux sultans de Brunéï et des îles Soloh, a reçu le 1er novembre 1881 une charte de concession du gouvernement anglais.

L'Espagne et la Hollande ont vainement réclamé contre sa reconnaissance officielle, la première, au nom du droit de suzeraineté qu'elle possède sur le sultan des îles Soloh, la seconde, en vertu du traité de Londres, du 17 mars 1824[1]. Le principal établissement de la *North Borneo trading Company* a été fixé à Elopura, sur la rade de Sandakan. Après s'être constitué une force armée sérieuse, une artillerie suffisante, elle a été entraînée à en user au détriment des sultans indigènes[2].

Elle avait, dès 1882, sinon avant, un journal officiel et des timbres-poste propres[3]. Elle s'est placée, le 12 mai 1888, sous la protection formelle de la Grande-Bretagne. Elle continue d'administrer à son gré ses possessions, laissant seulement à la Couronne le soin des relations extérieures[4].

Parmi les compagnies de commerce existant aujourd'hui en Angleterre, nous devons mentionner encore la *Hudson's Bay Company,* dont nous avons résumé l'histoire, au cours du présent ouvrage. (V. livre II, chap. 4, § 4.) Elle a cédé, en 1870, au Dominion du Canada les vastes territoires qu'elle avait si longtemps administrés et ne subsiste plus que comme une simple société commerciale et immobilière. Elle se livre à la culture et à l'exploitation de la terre et au commerce des fourrures. Ses actions rapportent un dividende d'environ 5 0/0.

1. Traité en vertu duquel les Pays-Bas et l'Angleterre s'interdisent réciproquement d'occuper en commun aucune des îles de l'archipel Indien. Or, la Hollande était maîtresse de la partie sud de Bornéo.

2. V. *Le Temps* du 24 juillet 1885.

3. V. le *Journal des Économistes*, livraison de juin 1883, p. 472. V. encore sur cette Compagnie le *Journal officiel* du 30 décembre 1881, du 19 mars 1882 et du 9 octobre 1882.

4. *Annexes du Projet de loi* soumis au Sénat, p. 59.

D'autres sociétés de commerce ou de navigation ont été formées de nos jours en Angleterre. Il ne nous semble pas que nous ayions à nous en occuper ici. Telle est, par exemple, la *Compagnie de navigation de l'Amazone* que les Anglais ont formée au Brésil, et qu'ils ont laissée sous pavillon indigène pour ne pas blesser les susceptibilités nationales[1]. Telle est encore la compagnie qui a été créée à Hong-Kong dans le but de faire prospérer la colonie anglaise, colonie déjà placée sous la domination britannique. Car ces compagnies paraissent affecter plutôt le caractère de sociétés particulières ou privées que celui de grandes compagnies de commerce et de colonisation.

Il y a quelques années, lorsque les Anglais luttaient en Egypte contre les Soudaniens du Mahdi, un projet semble avoir été élaboré dans les régions gouvernementales relativement au Soudan. Il s'agissait de diviser cette vaste contrées, après sa soumission, en petits États indigènes, vassaux d'une compagnie semblable à ce qu'était autrefois la compagnie des Indes, mais ayant un caractère international. Les princes indigènes auraient eu, chacun auprès de sa personne, un résident européen.

La compagnie organiserait une armée composée de toutes les nations et de volontaires soudaniens. La vente des terres, d'un limon fertile, devait produire un revenu toujours croissant, et un chemin de fer qui pénétrerait jusqu'au centre de l'Afrique ouvrirait des débouchés au commerce des nations.

Ce beau dessein ne nous paraît pas avoir abouti jusqu'ici à rien de pratique.

1. V. au *Journal Officiel* du 12 novembre 1882, le compte rendu (*Société de géographie de Paris*) du voyage de M. Ch. Wiener à travers l'Amérique du Sud.

§ 2. Allemagne.

Compagnies ou Sociétés de l'Afrique orientale, de l'Afrique sud-occidentale et de la Nouvelle-Guinée.

De nombreuses sociétés de propagande et d'encouragement se sont fondées assez récemment en Allemagne dans le but de favoriser l'expansion nationale au dehors : quelque forme qu'elles aient adoptée, qu'elles aient été purement financières, agricoles ou minières, elles ont toutes plus ou moins échoué [1].

A côté de ces sociétés d'ordre privé, l'Allemagne, à l'instigation de M. de Bismarck, s'est décidée, il y a quelques années, à rentrer, à l'imitation de l'Angleterre, dans la voie des grandes compagnies privilégiées, des compagnies à charte ; mais, tout en leur accordant de grands pouvoirs, elle a réservé pour l'État le droit d'édicter les règlements d'exécution actuels ou futurs : cette réserve importante infirme singulièrement les droits concédés.

La plus connue de ces nouvelles grandes compagnies est la *Société allemande de l'Afrique orientale*, fondée par la Société allemande de colonisation « en vue d'administrer « les territoires acquis en 1884 par le Dr Charles Peters, le « Dr Yülke et le Dr Pfeil [2]. » Ces territoires se trouvent dans l'Afrique orientale, à l'ouest de l'empire du Sultan de Zanzibar, et dans le voisinage des États de l'Usaraga, de Nguru, de l'Useguta et de l'Ukami.

L'empereur d'Allemagne a accordé, le 17 février 1885, un acte officiel de protection à la société allemande de l'Afrique Orientale [3], par lequel il déclare prendre sous sa protection et suzeraineté les territoires acquis ou à acquérir par ladite société.

1. P. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 810-811.
2. P. Leroy-Beaulieu, *ibid.*, p. 811.
3. V. cet acte aux *Annexes* du Projet de loi soumis au Sénat, p. 85-86.

Sa Hautesse Saïd Bargach ben Saïd, sultan de Zanzibar et de ses dépendances, a de son côté donné un privilège de 50 ans à la Compagnie par une charte en vertu de laquelle la Compagnie a dû prendre possession des douanes et des établissements concédés dans la région le 1er juillet 1888[1]. Comme l'a dit M. P. Leroy-Beaulieu, la compagnie allemande de l'Afrique orientale a échoué en ce qui concerne le but économique qu'elle visait : elle n'a pu seulement commencer la mise en valeur des espaces mis sous son autorité. Elle a réussi, en revanche, à atteindre le but politique visé, l'extension de l'influence germanique, la mainmise de l'Allemagne impériale sur ces territoires. Elle a joué là avec succès le rôle d'écran dont il était question ci-dessus. Ce n'est pas à dire que ces pays soient bien sérieusement conquis. Plusieurs révoltes des indigènes ont déjà coûté la vie à de nombreux Allemands[2] ; mais le Gouvernement allemand qui avait dû venir au secours de la Compagnie acculée à une liquidation, a fini par la voir s'effacer absolument et par succéder à tous ses droits politiques, « avec « cette différence que les territoires qui avaient été seule- « ment affermés par la compagnie du Sultan de Zanzibar « sont détenus par l'Empire allemand en pleine propriété « et souveraineté »[3].

La *Société coloniale de l'Afrique Sud-occidentale* est encore une grande société allemande à charte. Elle a la propriété des divers territoires acquis par M. Luderitz dans l'Afrique du Sud. Mais ses affaires sont en très mauvais état et il se pourrait que l'Empire allemand la relevât prochainement de sa mission[4].

1. V. le texte de ce privilège, aux *Annexes* du Projet de loi cité ci-dessus, p. 87-91.

2. En janvier 1892, s'est répandue la nouvelle d'un grave désastre survenu une fois de plus aux forces allemandes dans les possessions impériales de l'Afrique orientale. (V. *Le Temps*, du 18 janvier 1892.)

3. V. sur la Compagnie le *Temps* du 10 mars 1892.

4. P. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 812.

La *Compagnie de la Nouvelle-Guinée* est souveraine de la terre de l'Empereur Guillaume, de l'archipel Bismarck, et d'une partie de l'archipel Salomon[1]. Après avoir reçu, en août 1884, la promesse de l'appui du Gouvernement, l'Empereur Guillaume lui a accordé, le 17 mai 1885, une patente spéciale de protection[2]. Elle a obtenu, en outre, le 7 juillet 1888, l'exercice du droit de juridiction. Elle a organisé une ligne de bateaux à vapeur entre Finschafen et l'Australie. Elle est, peut-être, des compagnies allemandes, « celle qui s'est le plus sérieusement adonnée à sa tâche »[3].

Nombre de sociétés de colonisation se sont encore fondées en Allemagne ; mais comme elles ne possèdent pas de privilèges politiques ou administratifs, nous n'avons pas à nous en occuper ici[4].

§ 3. Belgique (État du Congo).

Compagnie du Congo.

« L'État du Congo, dit M. P. Leroy-Beaulieu, n'est, à « proprement parler, qu'une grande compagnie privilégiée « et c'est lui, on peut le dire, qui a valu ce regain général « de faveur à une institution que le commencement et le « milieu de ce siècle considéraient comme surannée[5]. »

Ce n'est pas cependant de l'État du Congo, qui est un État indépendant, qu'il sera question ici, mais bien de la compagnie belge du Congo, qui a reçu, le 26 mars 1887, de

1. P. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 812.

2. Voir le texte des lettres patentes accordées le 17 mai 1885 par l'Empereur Guillaume à la compagnie de la Nouvelle-Guinée, dans *Le Temps* du 4 juin 1885.

3. P. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 814.

4. Sur « *les colonies et l'émigration allemandes* », voir, entre autres publications, l'ouvrage publié sous ce titre par M. Jules Stœcklin, avec préface par Raoul Postel (Paris, 1888).

5. *De la colonisation chez les peuples modernes*, p. 803.

l'État libre du Congo la concesssion[1] d'un chemin de fer à construire entièrement sur le territoire dudit État et destiné à relier « dans les conditions les plus favorables » le Bas-Congo au Stanley-Pool. Cet acte de concession fait de la compagnie belge du Congo le type de la Compagnie coloniale de travaux publics, type cher à plus d'un économiste, publiciste ou juriste[2] et digne, à ce titre, d'une particulière attention.

Cette compagnie ne se distinguerait pas des compagnies similaires qui existent depuis longtemps dans les divers pays civilisés, si la subvention ou la garantie d'intérêt qui leur est, d'ordinaire, attribuée, n'était remplacée, à son profit, par la concession de terres en toute propriété dans le territoire à mettre en valeur. « La Compagnie choisit « les terres à sa convenance, à raison de tant par kilomètre « de chemin de fer construit et sous certaines réserves con- « cernant les rives du Congo et ses affluents navigables[3]. » Le roi des Belges, souverain de l'État du Congo, doit avoir 40 0/0 sur les bénéfices de la compagnie du Congo.

L'expérience du système n'est d'ailleurs pas faite, et il convient d'attendre quelque temps avant de pouvoir tirer de l'établissement de la Compagnie de travaux publics du Congo des arguments pour ou contre ce type de compagnie coloniale. On peut constater, dès maintenant, que cette compagnie, en se livrant, quoi qu'on ait dit, sur une assez vaste échelle à l'achat de « travailleurs noirs », tend à ramener le Dahomey aux jours de la traite. Les captifs sont cédés par le roi de Dahomey à des prix variant de 300 à 500 francs[4]. La Compagnie, qui avait déjà créé diverses socié-

1. Voir le texte de cet acte, aux *Annexes du Projet de loi* soumis au Sénat, p. 94-98.

2. Et notamment à M. Leveillé, professeur à la Faculté de Droit de Paris, qui s'en est fait l'apôtre et le champion.

3. *Annexes* déjà citées, p. 14 (Rapport sur la question des compagnies de colonisation présenté par la 2e section du Conseil supérieur des colonies).

4. Le *Cameroun* allemand achète également des « travailleurs noirs » au roi

tés filiales, en a récemment constitué une nouvelle, la *Compagnie du Katanga*, qui a obtenu d'importantes concessions de territoires dans les régions les plus pleines d'avenir de l'État du Congo [1].

§ 4. Portugal.

Compagnie de Mozambique.

Le Portugal est entré, lui aussi, dans la voie ouverte par l'Angleterre et l'Allemagne. Il a constitué des sociétés de colonisation à charte, et entre autres, la *Compagnie de Mozambique*. Etablie le 8 mars 1888, cette compagnie a reçu du Gouvernement portugais, au commencement de l'année 1891 [2], une charte qui concède à la Compagnie, moyennant le prélèvement par le Roi de 5 à 10 0/0 sur les bénéfices, les pouvoirs les plus étendus qu'ait reçus jusqu'ici aucune des nouvelles compagnies de commerce et de colonisation. Nous ne pouvons les énumérer tous. Citons, à titre de spécimen, le droit exclusif de navigation sur les fleuves [3] ; le droit de lever des contributions sur les habitants des territoires occupés, qu'ils soient indigènes, nationaux ou même étrangers ; le droit exclusif de faire tous les travaux publics : routes, chemins de fer, canaux, etc., et de les exploiter ; le droit exclusif de la chasse des éléphants, de la pêche des perles et du corail ; le droit exclusif d'exercer et d'autoriser l'industrie minière, etc. Bref, un si grand

de Dahomey. « Les captifs sont emmenés de l'intérieur à la plage, liés et enchaî-« nés. Au moment de l'embarquement, on les délie, afin de montrer qu'ils s'ex-« patrient *librement*, et ils s'embarquent *entourés d'un cordon de troupes*. » Ces convois sont placés sous la conduite d'officiers allemands. (V. *Le Temps*, du 8 février 1892.)

1. V. le *Mouvement géographique*, organe des intérêts belges au Congo, n° du 10 janvier 1892. (Renseignement dû à l'obligeance de M. Ch. Gauthiot).

2. *Le Times* du 2 février 1891 en a publié le texte, que reproduisent les *Annexes* déjà citées (v. p. 99-110).

3. Le Zambèse excepté, qui reste ouvert, par convention spéciale, aux Anglais

nombre de droits qu'on ne peut lire, sans sourire un peu, l'article 33 de la même charte disant : « l'exercice de tout « commerce, industrie ou profession dont le droit exclusif « ne sera pas réservé à la Compagnie, sera libre sur le terri- « toire de la concession. » La compagnie qui a reçu ces pouvoirs exorbitants n'aura peut-être ni le temps, ni la force d'en profiter beaucoup. Elle a déjà de grandes difficultés avec la compagnie anglaise voisine, *the south Africa Company*[1].

§ 5. Hollande.

Compagnie de Biliton.

Une compagnie hollandaise de colonisation est chargée de l'exploitation des mines d'étain de l'île de Biliton, dans les Indes néerlandaises.

Investie en 1852 d'un monopole exclusif pendant 40 années, la Compagnie a obtenu en 1875 et surtout en 1882 des prorogations de son privilège. Mais ces prorogations ont soulevé des difficultés parlementaires telles que le gouvernement des Pays-Bas, s'en tenant à la première concession de 1852, estime que c'est en 1892 qu'expire le monopole de la Compagnie. Une partie de la fortune de la jeune reine Wilhelmine se trouve engagée dans les mines d'étain de Biliton[2].

Nous nous bornons à rappeler ici, ayant déjà parlé de l'une et de l'autre[3], deux autres compagnies qui ont été fondées en Hollande au XIX^e^ siècle, la *Société de commerce des Pays-Bas* et la *Compagnie royale néerlandaise*[4].

1. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., p. 814.
2. V. le *Temps*, du 28 décembre 1891.
3. V. plus haut, p. 38-39.
4. Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de consacrer ici un § 6 à la Russie, au

CHAPITRE III.

DES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION QU'IL EST ACTUELLEMENT QUESTION DE FONDER EN FRANCE.

—

Historique du projet de loi. — Avis de la Commission administrative spéciale nommée à la fin de 1890. — Avis du Conseil supérieur des colonies, du 6 juin 1891. — Texte du projet de loi déposé, le 16 juillet 1891, sur le bureau du Sénat français. — Son analyse critique.

Le 16 juillet 1891, un projet de loi concernant la création de compagnies de colonisation était déposé sur le bureau du Sénat, au nom de M. Carnot, Président de la République Française, par M. Jules Roche, Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies.

Des délibérations approfondies avaient précédé ce dépôt[1]. Nous les résumons ici.

Sous l'influence du mouvement d'opinion « qui semble « s'être fait jour en France en faveur de la création de com- « pagnies privilégiées formées en vue de coloniser et de « mettre en valeur les territoires encore peu connus et « inoccupés situés dans les possessions françaises ou pla- « cés sous l'influence de la France »[2], une commission

sujet des trois sociétés ou Compagnies créées à la suite de la guerre de Crimée, 1856-1858. (Compagnie de commerce et de navigation, sorte de Lloyd russe ; compagnie du fleuve Amour ; compagnie de la mer Blanche.) Elles nous paraissent être des sociétés particulières plutôt que de grandes compagnies. (V. sur elles le *Dictionnaire du commerce* de Guillaumin, v° Compagnies.)

1. Nous résumons ces délibérations, en partie à l'aide de notes prises au cours professé par M. Leveillé, à la Faculté de Droit de Paris (leçons des 18 et 21 janvier 1892), en partie à l'aide des documents officiels eux-mêmes.

2. *Projet de loi* déposé au Sénat, le 16 juillet 1891, exposé des motifs, p. 1.

purement administrative fut chargée, vers la fin de 1890, d'étudier les moyens de mettre en pratique en France un système de compagnies de colonisation se rapprochant plus ou moins du type des compagnies à charte du XVII^e^ siècle. Les travaux de cette commission aboutirent aux conclusions suivantes : 1° Une loi organique devrait déterminer les conditions générales d'existence des compagnies, dire si elles auront ou non des monopoles, des pouvoirs souverains, etc. 2° Des décrets rendus en Conseil d'État devraient constituer chaque compagnie. 3° Des obligations déterminées seraient imposées à chaque compagnie. 4° Des avantages leur seraient assurés, en retour : concessions de terres ; monopoles temporaires et partiels de commerce sur les territoires concédés ; droits d'entrée et de sortie sur les marchandises.

Le gouvernement règlerait l'étendue des forces de police que les compagnies pourraient avoir.

Les directeurs qu'elles nommeraient seraient soumis à son agrément. Les compagnies devraient respecter tous les cultes et tendre à supprimer l'esclavage. La durée maximum de l'acte de constitution serait de 30 ans.

Soumises ensuite au Conseil supérieur des colonies, où siégeaient, à côté de membres du Parlement et de l'Administration, des représentants du Commerce français, les conclusions de la Commission administrative furent singulièrement modifiées et élargies au profit des compagnies.

Une sous-commission spéciale formula ainsi ce que devait contenir le futur projet de loi :

1° Ce n'est pas une loi, ni un décret rendu en Conseil d'État, c'est un simple décret[1] qui constituera les compagnies.

2° Celles-ci recevront la propriété du territoire et le monopole de l'exploitation du sol.

3° Les compagnies disposeront de la main-d'œuvre

1. C'est-à-dire rendu sur la proposition d'un seul ministre.

pénale. Nos colonies renferment 10 à 12,000 individus condamnés, coûtant par an à l'État une dizaine de millions, la sous-commission mettait ces travailleurs, assurément fort médiocres, mais nombreux, à la libre disposition des compagnies.

4° Les compagnies lèveront sur les indigènes et même sur les colons des impôts en argent ou en nature.

5° Les compagnies percevront sur les marchandises entrant dans la colonie ou en sortant des droits dont le montant sera déterminé par l'État.

6° Les compagnies auront le monopole des travaux publics. sans être cependant obligées d'en exécuter aucun.

7° Elles recevront enfin toute une série de délégations de droits souverains : administration du pays ; influence dominante dans les tribunaux locaux, etc.

En retour de ces avantages singuliers, les charges ou obligations imposées sont minimes.

Les compagnies devront : 1° respecter la religion, les lois et les mœurs des indigènes ; 2° prêter leur concours à toute mesure antiesclavagiste ; 3° supporter les frais des dépenses de police, d'administration et de justice, dépenses dont le montant sera fixé d'accord entre l'État et la compagnie.

Quant à la durée de la concession, chaque décret devait la fixer, sans aucune indication de maximum.

Le projet de la sous-commission, soumis au Conseil supérieur des colonies, parut d'abord y rencontrer l'approbation générale. Quelques voix discordantes se firent cependant entendre. On fit ressortir que les droits conférés étaient exorbitants, les obligations imposées presque nulles ; que le projet rétablissait purement et simplement le monopole des anciennes compagnies ; que les droits de l'État en même temps que la sécurité des particuliers étaient également menacés par lui [1].

1. M. Leveillé s'est fait l'interprète éloquent et convaincu de ces objections contre le projet de la sous-commission. (V. le *Journal Officiel* du 9 novembre 1891.)

L'effet de ces observations fut de porter le Conseil supérieur des colonies à atténuer les droits accordés, à aggraver légèrement les charges imposées, à substituer au simple décret le décret rendu en Conseil des Ministres. Le Parlement restait tenu à l'écart de la question [1].

1. *Il nous semble utile de donner le texte intégral de l'avis du Conseil supérieur des colonies, tel qu'il a été adopté dans l'assemblée générale du 6 juin 1891 :*

L'essai du système de colonisation par Compagnies privilégiées est la conséquence naturelle de la participation de la France au grand mouvement d'expansion qui entraîne l'Europe vers les pays nouveaux.

En présence de l'activité déployée par les autres nations dans l'occupation de ces territoires, principalement en Afrique, il est à craindre que la France ne se laisse distancer si elle ne s'assure pas dans le plus bref délai possible la possession effective des régions placées dans sa sphère d influence.

Dans ces conditions, le conseil estime que, si le gouvernement juge à propos de soumettre au Parlement une loi organique sur les compagnies de colonisation, les circonstances exigent qu'il n'attende pas pour agir le vote de cette loi, dont la discussion peut être fort longue, et qu'il use, sans tarder, des pouvoirs que la législation actuelle lui confère.

Le gouvernement peut, en effet, en vertu de l'article 10 du sénatus-consulte de 1854, attribuer par décrets aux compagnies de colonisation la plupart des droits et des avantages qui constitueraient utilement le privilège nécessaire à l'œuvre qu'on attend d'elles.

Ces décrets devraient être rendus dans la forme des règlements d'administration publique ; en procédant ainsi, le gouvernement n'innovera pas à proprement parler. Il ne fera que concentrer entre les mains d'une société puissante l'ensemble des concessions qu'il a jusqu'ici, en vertu de pouvoirs qui ne lui ont jamais été contestés, accordées à des concessionnaires distincts.

Le conseil supérieur, après avoir discuté en détail les conclusions du rapport de sa deuxième section, examinant les dispositions qui peuvent être insérées dans les décrets de concession rendus dans la forme susvisée, a déterminé de la manière suivante les garanties spéciales dont devrait être entourée la constitution des Compagnies privilégiées de colonisation, les avantages et les droits qui pourraient leur être concédés, les obligations à leur imposer en échange, enfin les mesures propres à réserver les droits de l'État et ceux des tiers.

§ I. — *En ce qui concerne les garanties à exiger pour la constitution des compagnies de colonisation* :

1° Les Compagnies devront être constituées en sociétés commerciales ;

2° Les sociétés ainsi constituées ne pourront contracter d'emprunt qu'après versement total du capital.

Malgré l'autorité du Conseil supérieur des Colonies, le Conseil des Ministres n'a pas cru pouvoir prendre la res-

L'État devra contrôler rigoureusement la sincérité du versement exigé et des avantages particuliers stipulés en faveur des apports, ce contrôle n'entraînant, d'ailleurs, aucune garantie ni responsabilité quelconque de sa part ;

3° Le président et les trois quarts au moins des membres du conseil d'administration, les directeurs et agents généraux des compagnies privilégiées de colonisation devront être Français ;

4° Le gouvernement veillera à ce que les Compagnies soient et demeurent toujours françaises. Leur siège social et leur siège principal devront être en France ;

5° Les sociétés ou les particuliers qui auront déjà fait des établissements ou des explorations sur les territoires à concéder auront, autant que possible, droit de préférence pour les concessions.

§ II. — *Le privilège des compagnies de colonisation pourrait se composer de tout ou partie des avantages ci-après déterminés :*

1° Le droit exclusif de propriété sur la partie inoccupée des territoires concédés, pouvant être considérée comme *res nullius*, sous la réserve des enclaves, voie d'accès ou de halage que l'État jugerait nécessaire de se réserver à toutes fins utiles ;

2° Le monopole des travaux publics et de leur exploitation ; de la recherche et de l'exploitation des mines et carrières ; de l'exploitation méthodique et régulière des forêts ; du commerce de l'ivoire, du corail, des nacres et perles ;

Le tout sous la réserve des exploitations actuellement effectuées par nos nationaux et nos indigènes dans des conditions qui leur en assurent l'usage en droit et en équité, toute idée de spoliation devant être nettement répudiée par le texte même du contrat ;

3° La faculté pour chaque Compagnie d'établir une banque jouissant du privilège d'émettre des billets et de la monnaie métallique fabriqués dans la métropole ;

4° Le droit de percevoir des taxes d'entrée, de transit et de sortie sur les marchandises, et des taxes de péage. L'État fixera l'assiette et le tarif de ces taxes ;

5° Le droit de percevoir, en échange de services publiques, sur les indigènes et colons des contributions en espèces ou en nature dont l'État, sur les propositions de la Compagnie, fixera la quotité, l'assiette et le mode de recouvrement.

§ III. — *Les compagnies de colonisation pourront exercer tout ou partie des droits ci-après énumérés :*

1° Droit d'organiser l'administration rudimentaire de toute agglomération de colons qui viendrait à se former sur leur territoire ;

2° Attribution, en vertu d'une commission spéciale du gouvernement, des fonctions d'officiers d'état civil et d'officiers de police judiciaire aux agents de la Compagnie dans le ressort de leur résidence ;

ponsabilité de régler en dehors du Parlement la grave question de l'expérimentation en France du système de la colonisation par compagnies privilégiées.

3° Droit pour la Compagnie d'édicter des règlements de police soumis à l'agrément du gouvernement ;

4° Droit de constituer, dans le but d'assurer la sécurité intérieure de la colonie, une force de police européenne ou indigène dont le commandement appartiendra exclusivement à des Français et dont l'organisation sera soumise à l'agrément du gouvernement ;

5° Droit d'ouvrir et de conclure des négociations avec les chefs indigènes ou avec les Compagnies étrangères. Les traités ne deviendront définitifs qu'après ratification de l'État.

6° Droit de sous-céder tout ou partie des avantages concédés, sous réserve de l'approbation préalable de l'État.

§ IV. — *Le décret de concession déterminera les obligations imposées aux Compagnies en échange des avantages concédés, notamment en ce qui concerne :*

1° L'exécution, s'il y a lieu, d'un programme de travaux publics ;

2° L'obligation de respecter la religion, les lois et les coutumes des indigènes, sauf en ce qu'elles ont de contraire à l'humanité ;

3° L'obligation de prêter leur concours aux mesures antiesclavagistes.

§ V. — *En ce qui concerne les rapports de l'État avec la Compagnie :*

1° L'État agrée les directeurs et agents généraux des Compagnies privilégiées de colonisation. L'agrément pourra toujours être retiré ;

2° Il dresse, sur leurs propositions, le budget annuel de leurs dépenses d'administration, de police et de justice ;

3° Il désigne et rétribue un fonctionnaire placé en qualité de commissaire de la République auprès des Compagnies pour contrôler leurs actes. Les fonctions de commissaire pourront être confiées au gouverneur de la colonie voisine.

Le commissaire de la République rend la justice sur le territoire de la Compagnie dans les mêmes conditions que nos consuls en Orient et en Extrême-Orient ;

4° Les décrets de concession devront stipuler, d'une manière précise, la durée de la concession, les causes de déchéances et de résiliation et les conditions dans lesquelles les travaux exécutés par la Compagnie feront retour à l'État, à l'expiration du privilège ;

5° La durée des privilèges commerciaux ne pourra excéder trente années. Ils pourront être renouvelés.

§ VI. — *En ce qui concerne les droits des tiers :*

Dans le cas où les intérêts de nos nationaux seraient lésés par la constitution d'une Compagnie privilégiée, les décrets de concession ou, à défaut, une commission spéciale détermineront les dédommagements qui pourraient leur être accordés. (*Annexes du Projet de loi soumis au Sénat*, p. 48-52.)

Aussi, le 16 juillet 1891, le gouvernement saisissait-il le Sénat d'un projet de loi ainsi conçu :

PROJET DE LOI.

Article premier.

« Des compagnies privilégiées formées en vue de colo-
« niser et de mettre en valeur les territoires situés dans les
« possessions françaises ou placés sous l'influence de la
« France pourront être constituées par des décrets rendus
« dans la forme des règlements d'administration publique.

Article 2.

« Ces décrets détermineront, pour chaque cas particulier,
« la durée de la concession, les causes de déchéance et de
« résiliation, le territoire concédé à la compagnie, les
« avantages et privilèges qui lui seront accordés et les obli-
« gations qui lui seront imposées, notamment, s'il y a lieu,
« en ce qui concerne l'exécution de travaux publics. »

On voit très bien quelle pensée a présidé à la rédaction de ce projet de loi. Le gouvernement n'a pas voulu prendre l'initiative de la résurrection des compagnies privilégiées, et il demande au Parlement de régler la question par une loi.

Le gouvernement, en même temps, a voulu se réserver la liberté d'organiser, comme il l'entendrait, par décret les futures compagnies privilégiées, et il n'a inséré dans le projet de loi que des indications très vagues.

On comprend moins bien, en revanche, comment les Chambres accueilleraient sans amendements ce projet de loi. Il ne règle aucune question ; il ne décide rien, ni au sujet des monopoles, ni au sujet des délégations de droits souverains. C'est, en somme, un blanc-seing que le gouvernement demande aux Chambres.

Le refuseront-elles ? l'accorderont-elles ? C'est la question qui se pose et qu'un avenir prochain résoudra. Dès maintenant, cependant, on peut dire que le Sénat, favorable au principe, ne l'est pas au projet de loi que lui a soumis le gouvernement, projet sans limitation et sans règle. Et la commission sénatoriale des compagnies de colonisation a chargé l'un de ses membres de rédiger ses désiderata, sous forme d'un rapport provisoire adressé à M. le sous-secrétaire d'État des Colonies[1]. Dans les débats qui s'engageront devant le pays, on invoquera sans doute l'exemple des compagnies du XVII^e^ siècle, bien qu'elles n'aient pas toutes réussi, à beaucoup près.

N'oublions pas, du reste, qu'il y a un changement radical entre l'état de choses actuel et celui du XVII^e^ siècle.

A cette époque, nous l'avons dit déjà, les délégations de droits souverains étaient admises par le droit public de l'Europe ; il en est tout autrement aujourd'hui.

Au XVII^e^ siècle encore, le Roi, la Cour, les personnages les plus considérables de l'État, tels étaient les premiers et les principaux souscripteurs des compagnies privilégiées. Il en est qui proposent, aujourd'hui, d'admettre des coupures d'actions de 25 fr. Quel serait, dans ce dernier cas, le sort des porteurs de ces coupures de 25 fr., en cas de malversations de la part des directeurs de la compagnie ? Seraient-ils en mesure de se faire rendre justice[2]. Pourra-t-

1. Ce rapport provisoire, dû à M. Gomot, a paru dans le *Temps* du 17 avril 1892. La commission sénatoriale s'est contentée d'y résumer, à titre d'indication, en six propositions, « les impressions premières qu'a fait naître en elle l'étude du projet de loi », sans prétendre traiter les questions si délicates, si complexes qui lui sont soumises, encore moins donner à toutes des solutions. Désireuse de mener sa tâche à bien, la commission s'entoure de tous les renseignements désirables et accueille tous les concours. Une délégation de la Société de géographie commerciale de Paris a été ainsi appelée récemment à conférer avec la commission sénatoriale, au sujet du projet de loi sur les compagnies de colonisation.

2. Assurément, ils ne pourraient y parvenir isolément ; mais réunis en syndicats, ils y réussiraient probablement.

on répondre de ceux qui les dirigeront, qui seront à la tête de l'entreprise et en connaîtront seuls les secrets ?

On l'a fait remarquer avec raison : les grandes compagnies qui se sont formées récemment en Angleterre ont de grands seigneurs, de hauts personnages parmi leurs chefs. En sera-t-il de même en France ? La spéculation ne s'emparera-t-elle pas de ces nouvelles affaires ?

Les adversaires du projet actuellement soumis au Sénat rappellent l'insuccès des anciennes compagnies et insistent sur le peu de garanties qu'offriraient les nouvelles. Ils disent encore « qu'il serait injuste de concéder à qui que « ce soit les régions alimentant le commerce des factoreries « existantes, que ce serait la ruine de celles-ci ; que, d'au- « tre part, nous allons au devant d'embarras sérieux, car « beaucoup d'étrangers ont des établissements importants « dans nos possessions [1]. »

Les partisans du projet répondent à ces diverses objections. Ils disent notamment que l'insuccès des anciennes compagnies tient à un ensemble de conditions propres aux siècles derniers et qui ne se représentent pas aujourd'hui. C'est, en effet, dans le principe même de leur institution, dans les pouvoirs exagérés dont elles étaient revêtues, dans le monopole et les privilèges qui leur supprimaient toute concurrence qu'il faut chercher, suivant eux, les causes de la ruine des anciennes compagnies [2].

Ils ajoutent qu'il est impossible à des efforts individuels de mettre en valeur les territoires inorganisés, actuellement découverts. Les comptoirs isolés de commerce établis à grands frais sur les côtes de ces pays ne peuvent rien créer ; ils trafiquent ; ils ne sont pas des éléments de colonisation [3]. D'où la nécessité de former des grandes compagnies

1. V. *Le Temps* du 24 octobre 1891.

2. V. *Annexes du Projet de loi soumis au Sénat*, p. 12.

3. Certains de ces établissements ou comptoirs affectent la forme de compagnies privées, telles que la *compagnie française de l'Afrique occidentale*, fondée et dirigée depuis dix ans par M. Frédéric Bohn. D'autres comportent l'abandon

« qui auront assez de capitaux pour ne pas hésiter à cons-
« truire des routes, des voies ferrées, à créer l'outillage
« nécessaire »[1].

Enfin, dernier et puissant argument, l'expérience de la colonisation par compagnies que l'on propose de faire ne coûtera rien à l'État.

En somme, après avoir entendu les partisans et les adversaires du projet de création en France de compagnies de commerce et de colonisation, on peut admettre l'idée de l'établissement de ces compagnies, avec d'assez grands avantages, d'une part, pour qu'elles puissent réunir facilement des adhérents sérieux, mais d'autre part, sur des bases aussi libérales que possible, pour ne pas décourager toute initiative privée[2].

par l'État de droits exclusifs d'exploitation. (V. dans le *Bulletin officiel de l'Administration des colonies* de 1889, n° 12, p. 1545-1549, le décret de concession à M. Albert Cousin du droit d'exploiter pendant 50 ans les forêts de la rive gauche de la Casamance (décret du 26 décembre 1889) et dans le même recueil, p. 1549-1552, le décret en date du même jour par lequel l'État concède à M. Gaston Faidherbe le droit d'exploiter pendant 50 ans les îles Tristao.

1. V. *Le Temps* du 24 octobre 1891.

2. M. Paul Leroy-Beaulieu indique en détail une bonne part de ces conditions aux p. 814-817 de *La colonisation chez les peuples modernes*.

CONCLUSION.

—

Quel jugement convient-il de porter, en résumé, sur les compagnies de commerce des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles ? Faut-il se féliciter de les voir, en principe, reparaître de nos jours ?

Les quelques réflexions que ces deux questions comportent formeront la conclusion naturelle de notre étude.

1° *Quel jugement convient-il de porter, en somme, sur les anciennes compagnies de commerce?*

« Le privilège d'une Compagnie est justifiable, dirons-
« nous avec les économistes les plus autorisés[1], quand il
« est l'unique moyen d'avoir un commerce tout neuf avec
« des peuples éloignés ou barbares. Il devient alors une
« espèce de brevet d'invention dont l'avantage couvre les
« risques d'une entreprise hasardeuse et les frais d'une
« première tentative ; mais, de même que les brevets d'in-
« vention, ce privilège ne doit durer que le temps néces-
« saire pour indemniser complètement les entrepreneurs
« de leurs avances et de leurs risques. »

Ces lignes contiennent, suivant nous, la vérité sur les compagnies. Nous pensons, en effet, que bien des entreprises utiles n'eussent pas été tentées ou n'eussent pu réussir sans le secours du monopole. Il était admissible

1. Notamment avec M. P. Leroy-Beaulieu (*De la colonisation*, etc.), à qui nous empruntons le présent passage résumé d'après J.-B. Say. (V. le *Cours complet d'économie politique* de J.-B. Say, 4^e^ partie, ch. XXV.)

que l'État accordât, aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, des privilèges quand il s'agissait d'une colonie à créer ou de découvertes à tenter. Il eût seulement convenu de ne délivrer les privilèges que pour un certain nombre d'années.

Nous concevons donc le privilège, accordé pour un temps limité et en vue d'encourager certaine branche nouvelle de commerce. Nous approuvons en même temps l'idée et la pratique des *Permissions*. La Permission était l'utile, l'indispensable contrepoids du privilège exclusif. Les inconvénients du monopole étaient, on en conviendra, fort atténués quand, pour un peu d'argent, tout marchand pouvait en prendre sa part, participer aux opérations de la Compagnie ou trafiquer dans les limites de sa concession.

Dans toute autre condition, le monopole était funeste. Il a causé la perte de plus d'un établissement commercial. Comme l'a dit un écrivain éminent, « ces privilèges, « ces subsides, ces règlements que les gouvernements « d'Europe prodiguent si malheureusement aux colonies, « ces interventions bénévoles ont fait plus de mal que de « bien. Elles ont souvent eu pour effet de détourner de ses « canaux naturels le cours de la richesse et de l'activité « nationales, et de faire vivre quelques jours d'une vie « factice et stérile des établissements sans avenir. Les en- « treprises qui ont véritablement prospéré ne leur ont « jamais dû leur succès. Toujours et partout les établisse- « ments commerciaux ont dû conserver ce caractère de « spontanéité sans lequel le commerce verrait tarir les deux « sources qui le font vivre : le crédit et le capital[1]. »

Le privilège, le monopole ne peuvent avoir, en somme, qu'une raison d'être ou plutôt qu'une excuse, la nécessité.

Si nous cherchons maintenant, nous reportant en arrière, à embrasser d'un seul et rapide coup d'œil les diverses compagnies de commerce dont nous avons plus haut

1. A. de Broglie, *Une réforme administrative en Afrique*. *Revue des Deux Mondes*, année 1860, t. I, p. 18.

esquissé l'histoire, elles nous semblent, à tout prendre et vu les circonstances au milieu desquelles elles fonctionnaient, avoir ouvert au commerce des voies et des débouchés nouveaux, avoir fait faire à la colonisation de réels progrès, avoir, enfin, utilement servi la cause de la civilisation. Sans doute, toutes n'ont pas rendu les mêmes services. Certaines n'ont eu qu'une existence éphémère. Le plus grand nombre a cependant exercé une influence, en somme, utile. Tel est le jugement que nous croyons pouvoir porter sur elles.

2° Faut-il se féliciter de les voir, en principe, reparaître de nos jours ?

Les conditions économiques qui sont actuellement faites au commerce n'exigent plus, comme jadis, l'emploi des grandes compagnies. Nous ne pensons pas cependant qu'après avoir été autrefois utiles, elles soient devenues, comme on l'a dit, inutiles et même nuisibles aujourd'hui. Nous sommes convaincu que, dans certains cas, elles peuvent prêter un précieux concours à la colonisation, notamment pour la mise en valeur de vastes territoires inorganisés. Elles offrent plus de ressources que l'initiative privée et mettent en jeu de moins graves responsabilités que l'action gouvernementale directe. Elles permettent à la colonisation d'échapper aux étreintes également dangereuses « du fonctionnarisme et du parlementarisme[1] ».

Que faut-il augurer cependant de l'avenir des nouvelles compagnies de commerce et de colonisation ? Ni grand bien, ni grand mal, suivant nous. Si l'on s'en rapporte à l'expérience déjà acquise, ces nouvelles compagnies ont presque toutes échoué, au point de vue commercial du moins ; car elles ont élargi, au point de vue politique, la sphère d'in-

1. V. l'*Économiste français*, 19e année, volume 38 (Paris, juillet-décembre 1891), p. 71, 136, 197, 261, articles de M. J. Chailley-Bert sur : « Les compa-« gnies de colonisation sous l'ancien régime ».

fluence de la métropole. Elles pourront accomplir d'utiles besognes que la colonisation d'État s'est, en tout cas, de tout temps montrée incapable de mener à bien[1]. Elles ne pourront cependant tout faire. Nous comprenons que certains s'enthousiasment à l'avance à l'idée de voir revivre ce type ancien, modifié, comme il convient, dans sa nouvelle forme, conservant cependant un certain monopole — monopole partiel et relativement court — sans lequel, comme l'a dit un homme d'État français, il n'y a pas de compagnies de commerce[2]. Mais nous pensons qu'il serait sage de modérer cet enthousiasme, si l'on veut éviter de singuliers mécomptes, tels que ceux que l'Allemagne a récemment éprouvés du fait de ses compagnies de commerce d'Afrique. Nous croyons aussi qu'il faut se préoccuper beaucoup des inconvénients qui pourront résulter de l'intervention — généralement désirée — d'un commissaire du gouvernement auprès de chaque compagnie.

En un mot, les compagnies de commerce pourront rendre de bons services ; mais elles ne doivent pas être regardées comme une panacée universelle de laquelle il faille tout attendre. Ce n'est pas parce que la France aura plus ou moins rétabli le type des anciennes compagnies de commerce que ses colonies lui rapporteront tout de suite plus qu'elles ne lui coûtent ou que les produits de la métropole qui y sont importés seront désormais consommés par les indigènes et non plus seulement par nos fonctionnaires.

La création de nouvelles compagnies de commerce et de colonisation ne rendra pas subitement le négociant plus

1. « Presque partout où l'État met sa main, on le voit ruiner ce qui déclinait « seulement, ou même stériliser ce qui était fertile. » J. Chailley, v° *Colonies (Nouveau Dictionnaire d'économie politique* par L. Say et J. Chailley, Paris, 1890, 4e liv., p. 440).

2. V. l'*Officiel* du 9 novembre 1891. Nous estimons également désirable l'existence de grandes compagnies et rejetons, quant à nous, l'idée de petites compagnies, qui se feraient mutuellement concurrence, éparpilleraient l'effort national et se verraient trop souvent vouées à une prompte ruine.

entreprenant, le colon plus intelligent. Elle ne suppléera pas à l'apathie, à la négligence, à l'incurie trop fréquentes en ces matières. Elle ne dispensera pas, nous le craignons, le pays du souci de créer des troupes coloniales. Nous le répétons après bien d'autres : ce ne sont pas les gouvernements, ce sont les nations qui colonisent. Les grands efforts faits aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles par le roi de France pour favoriser la formation de grandes compagnies, les secours qu'il leur a accordés n'ont pas amené, en somme, des résultats satisfaisants, ni au point de vue économique, ni au point de vue politique. Il est à craindre que de nouveaux encouragements officiels ne fassent pas produire de meilleurs fruits aux nouvelles compagnies[1]. C'est au gouvernement, c'est à l'opinion publique surtout à agir, à s'attacher aux colonies, à n'en point faire l'enjeu de combinaisons européennes. « Si l'indépendance de la France et la sécurité de « ses frontières sont menacées, tout doit y être, en tout « temps, sacrifié ; mais si, au lieu des intérêts directs et « immédiats de la France, ce sont les intérêts d'autrui qui « sont en jeu, la France, de quelque gloire ou de quelques « beaux rêves qu'elle puisse être tentée, doit subordonner « ces intérêts-là aux siens propres[2]. » Ne laissons plus, en somme, aucun peuple profiter des distractions funestes de notre politique !

Essayons plutôt de faire dériver vers nos colonies le courant d'expansion qui va chaque année enrichir ou développer divers pays étrangers, tels que l'Égypte, la République argentine, les Etats-Unis, le Canada, etc., pays que nos émigrants préfèrent à nos propres possessions, s'y trouvant plus libres et plus tranquilles.

1. V. P. Cauwès, *Les nouvelles compagnies de colonisation privilégiées*, Paris, 1892, br. in-8°, et notamment les pages 33-35. — De nombreux articles, leçons ou brochures, ont paru sur les nouvelles compagnies de colonisation. Nous renvoyons à l'étude de M. Cauwès, comme à l'une des meilleures qui aient été publiées.

2. Albert Sorel, *Colonies et Protectorats* (*Le Temps*, du 19 avril 1892).

Nos rivaux, d'autre part, profitent généralement plus que nous de nos propres colonies. Les négociants étrangers y sont bien souvent plus nombreux et plus riches que les négociants français : c'est là un double abus qui devrait cesser. Mais comment y parvenir, sinon par un ensemble d'innovations heureuses : d'abondants capitaux assurés aux colonies ; une bonne organisation du crédit ; plus de considération donnée au commerce, aux affaires, aux sociétés commerciales[1] ; une plus grande liberté d'allures laissée aux colonies, moins de règlements[2], moins de tracasseries[3] ; de meilleurs éléments colonisateurs, des colons disposant de ressources suffisantes ; un meilleur personnel, surtout, de fonctionnaires coloniaux et consulaires, mieux préparé à la tâche à remplir, plus instruit des usages et des mœurs des indigènes, plus stable, — produit, comme dans l'Inde anglaise, d'une savante sélection[4].

1. M. Paul Delombre, dans un intéressant compte rendu paru dans *Le Temps* du 26 décembre 1885, insiste avec force sur ce sujet : « Essayez donc, dit-il, de « constituer de grandes compagnies d'exploitation, de larges sociétés coloniales « d'importation et d'exportation, des banques importantes, sollicitez l'esprit d'en- « treprise, d'initiative et de spéculation, alors que, pour un grand nombre « d'hommes politiques, qui se croient des hommes d'État, tout ce qui ressemble « à une société anonyme ou à une affaire commerciale est réputé suspect ! Notre « démocratie ressemble singulièrement, en ce point, à notre ancienne aristocratie, « pour qui faire du commerce était déroger. Mais, s'il en doit être ainsi, ce n'est « pas seulement à la politique coloniale qu'il nous faut renoncer, c'est à tous nos « échanges extérieurs, à notre rang parmi les nations, à notre rôle légitime dans « le monde. »

2. C'est pour avoir trop réglementé qu'on a compromis les essais de colonisation russe des côtes de la mer Noire, le long du Caucase. *Russische Revue*, 16e année, 1887, 2e numéro trimestriel, article de M. H. d'Aurich (analysé par M. Block, de l'Institut, dans sa revue des publications étrangères d'octobre 1887, *Journal des Économistes*, no d'octobre 1887, p. 73).

3. « Il faut... laisser l'initiative de leur progrès politique aux colons eux- « mêmes. C'est à eux, non à nous, de savoir ce qui leur convient ». (*Imperial Federation*, by the R. H., the marquis of Lorne London, 1885, 1 vol. in-12.)

4. V. les détails intéressants donnés à ce sujet par M. J. Chailley-Bert dans son étude sur *les Anglais en Birmanie* (*Revue des Deux Mondes*, numéros du 15 décembre 1891 et du 1er janvier 1892. V. notamment p. 844 du no de 1891 et p. 53 du no de 1892).

Il est facile de tracer le cadre des améliorations à poursuivre et des progrès à tenter en matière de colonisation. Il serait plus malaisé de passer immédiatement du programme à l'application.

Ce n'est pas, en tout cas, dans le seul rétablissement des compagnies de commerce d'autrefois qu'on trouverait, suivant nous, le moyen assuré de réaliser ces améliorations, ces progrès. Le type suranné qui réussit en quelques circonstances aux XVII[e] et XVIII[e] siècles ne conviendrait qu'à moitié à notre époque.

Si les grandes compagnies de commerce sont réellement intéressantes et vraiment dignes d'attention, c'est, en somme, au point de vue historique. C'est à ce point de vue aussi que nous les avons étudiées.

La connaissance de leur passé éclaire et explique à merveille l'histoire de la colonisation moderne ; et cette histoire est utile à connaître, puisqu'on eût épargné, comme on l'a dit[1], à l'approfondir mieux, nombre de vies d'hommes et nombre de millions !

Puisse l'expérience si durement acquise en matière coloniale par les peuples européens ne pas rester absolument perdue pour notre pays ! Puisse la France, qu'elle rétablisse ou non de grandes compagnies de commerce, se montrer désormais plus économe et du sang et de l'or de ses enfants[2] !

1. V. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, préface de la 4[e] édition.

2. Au moment où s'achève l'impression de cet ouvrage, qu'il nous soit permis de remercier publiquement notre ami, M. Eugène Lelong, du soin avec lequel il a bien voulu le lire sur épreuves et des excellentes observations bibliographiques ou autres dont nous lui avons été maintes fois redevable, au cours de cette lecture.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

AVANT-PROPOS. . . . . I–IV

INTRODUCTION. — Premières associations commerciales. — Ghildes et hanses allemandes, Ligue hanséatique. — Compagnies anglaises des *Aventuriers* ou confrères de Thomas Becket et de l'*Etape*. — Compagnies françaises des *Marchands de l'eau*, des *marchands fréquentant la rivière de Loire*, etc. — Compagnies italiennes, « uffizio di Gazzaria », banque de Saint-Georges, etc. Corporations et corps de métiers. 5

§ 1er. Allemagne. 9

§ 2. Angleterre. 16

§ 3. France. 19

§ 4. Italie. 22

§ 5. Corporations commerciales et corps de métiers. 26

LIVRE PREMIER.

HOLLANDE.

Aperçu historique. 31

CHAPITRE PREMIER. — EUROPE ET LEVANT (Compagnies formées pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant).

§ 1er. *Compagnie du Nord*. — Sa fondation en 1614. — Sa chute en 1645. — Compagnies pour la pêche dans les régions du nord. 34

§ 2. *Compagnie du Levant*. — Son organisation, son rôle : inspection et surveillance du commerce hollandais dans la Méditerranée. . . . 35

§ 3. — Compagnies diverses 38

CHAPITRE II. — ASIE (Compagnie formée en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Asie).

§ 1er. *Compagnie des Indes orientales*. — Expédition de Cornélis de Houtman. — Fondation de la Compagnie en 1602 ; ses privilèges ; son administration. — Luttes contre les Portugais et les Espagnols

dans l'Inde. — Succès de la Compagnie. — Fondation de Batavia. — Relations commerciales avec le Japon, la Chine et le Cap. — Situation financière. — Déclin de la Compagnie au XVIII^e^ siècle. — Avidité de ses fonctionnaires et agents. — La compagnie anglaise des Indes orientales lui enlève plusieurs comptoirs. — Situation précaire de la Compagnie et sa dissolution à la fin du XVIII^e^ siècle. — Organisation de la Compagnie. — Ses opérations commerciales. — Commerce avec l'Europe. — Commerce « d'Inde en Inde » . . . 40

CHAPITRE III. — AMÉRIQUE (Compagnies formées en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Amérique).

§ 1^er^. *Compagnie des Indes occidentales.* — Première compagnie des Indes occidentales; sa fondation (1617-1621), son but, ses premiers succès, ses revers. — Seconde compagnie, créée en 1674. — Troisième compagnie, constituée en 1790. 69

§ 2. *Compagnie de Surinam.* — Sa fondation en 1634. — Son administration, elle est partagée entre la ville d'Amsterdam, la compagnie des Indes occidentales et la maison de Sommelsdijk. — Privilèges et charges de la compagnie de Surinam. 77

LIVRE II.

ANGLETERRE.

Aperçu historique. 79

CHAPITRE PREMIER. — EUROPE ET LEVANT (Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant).

§ 1^er^. *Compagnie de Moscovie.* — Sa fondation en 1556. — C'est une des premières sociétés anonymes par actions. — Son organisation et son fonctionnement. 82

§ 2. *Compagnie de Hambourg.* — Elle est l'héritière de l'ancienne Compagnie des marchands aventuriers. — La compagnie de Hambourg n'est, au fond, qu'une simple association de marchands. 83

§ 3. *Compagnie de la Pêche britannique.* — Elle est établie vers 1620. — Ses vues ambitieuses, son insuccès. — Essai en 1723 d'une nouvelle compagnie. — Elle ne réussit pas mieux.. 83

§ 4. *Compagnie du roi Georges.* — Ses débuts en 1717. — Ses vues. — Elle reste à l'état de projets. 84

§ 5. *Compagnie du Levant ou de Turquie.* — Sa création en 1581. — Ses débuts. — Elle lutte contre l'influence française dans le Levant. — Nouvelle charte de 1606. — Organisation et fonctionnement de la Compagnie. — Sa prospérité au XVII^e^ siècle et au début du XVIII^e^ siècle.. 85

§ 6. Compagnies diverses. 88

CHAPITRE II. — AFRIQUE (Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Afrique).

§ 1er. *Compagnie d'Afrique ou de Guinée.* — Première compagnie fondée en 1536 ; deuxième, en 1588 ; troisième, en 1618 ; quatrième, en 1631 ; cinquième, en 1661. Celle-ci (la 5e) subit plusieurs réorganisations aux XVIIe et XVIIIe siècles. — Système des permissions. — Vicissitudes diverses de la compagnie d'Afrique. — Sa situation en 1767. 89

CHAPITRE III. — ASIE (Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Asie).

§ 1er. *Compagnie des Indes orientales.* — Sa fondation en 1599. — Progrès de la Compagnie. — Modifications en 1612. — Suspension du privilège de la Compagnie de 1655 à 1658. — Luttes contre la compagnie hollandaise des Indes orientales et contre les souverains indigènes. — Nouvelle compagnie en 1698. — Elle fusionne avec l'ancienne (1702-1711). — Renouvellements successifs de la charte de la Compagnie : l'État en profite pour diminuer ses privilèges. — Luttes contre la compagnie française des Indes. — Robert Clive et Warren Hastings. — Organisation administrative et judiciaire. — Institution en 1784 du « Board of Control », fondé de pouvoirs du Parlement et de la Couronne. — Réformes de 1813. — « Merchants Princes ». — Projet de rachat des comptoirs français de l'Inde, vers 1830. — Nouvelle charte de 1833. — Suppression de tout monopole commercial. — Charte et réformes de 1853. — Révolte de 1857. — La Couronne en prend occasion pour se substituer à la Compagnie qui est dissoute, 1858. — Détails sur le fonctionnement de la Compagnie. — Actions de la Compagnie. 100

§ 2. *Compagnie écossaise des Indes orientales.* 132

CHAPITRE IV. — AMÉRIQUE (Compagnies formées en Angleterre pour favoriser le commerce avec l'Amérique).

§ 1er. *Compagnie de la Virginie ou de Londres.* — Walter Raleigh, lord-propriétaire de la Virginie, cède ses droits à une compagnie. — Organisation et débuts de la compagnie de la Virginie, 1606. — Le Roi lui abandonne la direction suprême de la colonie. — Effets de cette mesure. — Conflits entre la Compagnie et le Roi. — Suppression de la Compagnie, 1623. 133

§ 2. *Compagnie du Nord de l'Amérique, de Plymouth* ou *de la Nouvelle-Angleterre.* — Première (1579), deuxième (1606) et troisième (1620) Compagnies. — Peu de succès de la dernière. — Elle résigne sa charte, 1635. 139

§ 3. *Compagnie de la baie de Massachusetts.* — Les querelles religieuses poussent en Amérique une colonie d'émigrants. — Constitution en sa faveur en 1628 de la compagnie de la baie de Massachusetts. — Fonctionnement de la Compagnie. — Siège de la direction transféré de Londres en Amérique en 1629. — Périls courus par la Compagnie. — Retrait de sa charte par le Roi. — Acte de navigation, 1660. — Suppression de la charte de la Compagnie, 1684. — Son rétablissement, 1688 142

4. *Compagnie de la baie d'Hudson.* — Sa création en 1670. — Ses débuts. — La France s'empare de ses établissements. — Le traité d'Utrecht

(1713) les rend à la Compagnie. — Organisation et fonctionnement de la Compagnie. — Le commerce des fourrures est son principal objectif. — La peau de castor et, ultérieurement, la peau de bison servent d'unité de prix. — Maintien, sauf certaines modifications, de la Compagnie jusqu'en 1870. 145

§ 5. *Compagnie du Nord-Ouest, du Canada* ou *de Montréal.* — Sa formation en 1783-1784. — Son fonctionnement. — Ses luttes contre la compagnie de la baie d'Hudson en 1812. — Sa fusion avec cette compagnie en 1821. 149

§ 6. *Compagnie du Sud ou de l'Assiente.* — Débuts de la Compagnie. — Elle obtient le privilège de l'Assiente, 1713. — Le Vaisseau de permission et ses abus. — Convois d'esclaves débarqués à Porto-Bello et dirigés de là sur Panama. — Importance de Panama à ce moment. — Agiotage sur les actions de la Compagnie (1719-1721). — Crise de 1722. — Outre la traite des nègres et la vente des marchandises anglaises, la Compagnie pratique la pêche de la baleine. — Suppression par l'Espagne du privilège de l'Assiente ; son rétablissement en 1748. — L'Angleterre y renonce en 1750, moyennant une indemnité pour la Compagnie. — Compagnie écossaise pour la colonisation de l'Amérique centrale. 152

LIVRE III.

FRANCE.

Aperçu historique 165

Chapitre premier. — EUROPE ET LEVANT (Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant).

§ 1er. *Compagnie du Nord* ou *de la mer Baltique.* — Compagnie créée au profit de Claude Rousseau et de ses associés en 1644. — Son insuccès. — Nouvelle compagnie fondée en 1669. — Son organisation. — Encouragements donnés par Colbert et par Louis XIV à la Compagnie. — Ils restent sans effets. — Chute de la Compagnie. — Projets de nouvelles compagnies du Nord.. 169

§ 2. *Compagnie de Saint-Jean-de-Luz.* — Elle est fondée pour faire concurrence à la compagnie du Nord, mais les deux compagnies ne tardent pas à s'entendre. — Elles se livrent ensemble au commerce du Nord. 173

§ 3. *Compagnie des Pyrénées.* — Objet spécial de cette Compagnie. — Elle n'a qu'une courte durée. 175

§ 4. *Compagnie du Levant.* — Commerce du Levant. — Premières associations commerciales. — Fondation de la compagnie du Levant en 1670. — Son organisation. — Encouragements qu'elle reçoit du Gouvernement. — Embarras financiers de la Compagnie. — Elle disparaît en 1690. — Essais de reconstitution de l'ancienne compagnie du Levant en 1698 et en 1753.. 175

Chapitre II. — AFRIQUE (Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Afrique).

§ 1er. *Compagnie d'Afrique, du Bastion de France* ou *du Corail*. — Le premier établissement français en Afrique est le Bastion de France (1561). — Compagnie du Corail ou d'Afrique. — Elle obtient en 1604 une capitulation du Sultan, qui servira de type pour les capitulations suivantes. — Sanson Napollon. — Nombreuses compagnies qui se succèdent sous divers noms (Fréjus, Arnaud, Héli, etc.), avec l'appui de la chambre de commerce de Marseille. — La compagnie des Indes absorbe la compagnie d'Afrique (1719). — Elle rend au Roi le privilège du commerce de l'Afrique (1730). — Nouvelles compagnies successives (Auriol, etc.). — Situation financière. — Actions. — Suppression de la Compagnie en 1791. — Projets de rétablissements, an IX à 1807. — Détails sur l'administration et le fonctionnement de la Compagnie, et sur ses principaux comptoirs : la Calle, le Bastion de France, Bône, Tabarque, etc. — En résumé, la compagnie d'Afrique est, parmi les compagnies françaises, l'une de celles qui ont le mieux réussi. 181

§ 2. *Compagnie du Cap Nègre*. — Établissement du comptoir du Cap Nègre en 1520. — Fondation de la Compagnie en 1685. — Insuccès de la Compagnie. — Elle est absorbée en 1719 par la compagnie des Indes. — De 1685 à 1719, elle a été souvent unie à la compagnie d'Afrique. — L'établissement du Cap Nègre est complètement détruit en 1742. 218

§ 3. *Compagnie du Sénégal, Cap Vert et côtes d'Afrique*. — Première compagnie de Dieppe et de Rouen, 1626. — Elle cède son privilège à la compagnie des Indes occidentales, 1664. — Celle-ci le transfère à une nouvelle compagnie du Sénégal, 1673. — Troisième compagnie du Sénégal, 1679 ; elle cède son privilège à la compagnie d'Appougny, 1681 ; restriction du monopole de la compagnie du Sénégal, 1685 ; celle-ci traite de nouveau avec la compagnie d'Appougny, 1694-1696, puis avec la compagnie Mustelier, 1709. — André Brue, gouverneur du Sénégal, 1694-1724. — La compagnie d'Occident absorbe la compagnie du Sénégal, 1718-1719. — Spécimen de saisie d'un navire interlope, 1719. — Relations de la Compagnie avec les rois africains des côtes. — Nouvelle compagnie créée en 1784. — Ses relations avec le chevalier de Boufflers, gouverneur de la colonie. — Importance de la traite des nègres. — Prix de revient des nègres. — Lourdes charges de la Compagnie. — Abolition du privilège de la Compagnie en 1791. — Réclamations adressées par la Compagnie au Gouvernement en l'an X. 223

CHAPITRE III. — ASIE (Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Asie).

§ 1er. *Compagnie des Indes orientales*. — Premiers voyages en Asie, 1503-1604. — Premières compagnies (Gérard de Roy, Régimont, Ricault, etc.), 1604-1652. — Le maréchal de la Meilleraye et le duc de Mazarin. — Création de la grande compagnie des Indes orientales, 1664. — Encouragements donnés par le Gouvernement. — Essais de la Compagnie en Perse, 1665-1669. — Insuccès dus au choix de l'île de Madagascar comme premier entrepôt. — Réorganisation de la Compagnie, 1685. — Luttes contre les Hollandais. — La Compagnie cède ses droits à une société de Saint-Malo. — La compagnie d'Occi-

dent absorbe cette société, 1719. — La compagnie d'Occident prend le nom de compagnie des Indes. — Jean Law. — La compagnie des Indes se confond avec la Banque de Law. — Chute de Law. — Bilans de la compagnie des Indes de 1724 à 1740. — Progrès de la Compagnie en Asie. — Luttes contre la compagnie anglaise des Indes. — Dupleix, sa politique coloniale, ses succès. — Mahé de la Bourdonnais ; il oblige les Anglais enfermés à Madras à capituler ; il leur rend la ville. Accusations lancées contre lui. Son rappel, son procès. — Suite des succès de Dupleix. — Bataille de San-Tomé.— Habile conduite de Dupleix vis-à-vis des Hindous, 1749-1754. — Le marquis de Bussy. — Attaques contre Dupleix. — Son rappel en France, son procès, sa mort malheureuse. — La compagnie anglaise l'emporte en Hindoustan sur sa rivale, grâce à Clive et à Lawrence. — L'amiral d'Aché et Lally-Tollendal. — Dissensions entre Lally-Tollendal et Bussy. — Prise de Pondichéry par les Anglais, 1761. — Procès et mort de Lally-Tollendal. — Suspension du privilège de la Compagnie, 1769. Sa dissolution, 1770. Sa liquidation. — Le commerce de l'Inde rendu libre. — Rétablissement du monopole du commerce des Indes, 1785. Organisation d'une nouvelle compagnie. — Sa suppression, 3 avril 1790. Situation financière de cette compagnie à ce moment.— Détails rétrospectifs sur l'administration et l'organisation de la grande compagnie des Indes. — Conseil des directeurs. — Syndics-gouverneurs et Conseils des comptoirs. — Commissaires royaux. — Privilèges et exemptions de toute nature dont jouit la Compagnie. — *Permissions* octroyées par elle au public. — Situation financière. — Eléments constitutifs d'un bilan. — Marchandises mises en vente. — Toiles des Indes. — Note additionnelle sur quelques comptoirs de l'Inde et de l'Afrique. 253

2. *Compagnie de la Chine*. — Première compagnie de la Chine, 1660. — Elle est absorbée en 1664 par la nouvelle compagnie des Indes orientales. — Seconde compagnie de la Chine fondée par le s[r] Jourdan, 1698. Elle prend Lépine-Danican pour associé. Contestations entre cet armateur et la Compagnie, 1705-1710. — Troisième compagnie de la Chine, 1712. — Elle est absorbée en 1719 par la compagnie d'Occident. 340

CHAPITRE IV. — AMÉRIQUE (Compagnies formées en France pour favoriser le commerce avec l'Amérique).

§ 1[er]. *Compagnie du Canada, du Castor, de l'Acadie, de la Nouvelle France* ou *des Cent Associés*. — Premiers établissements : Jacques Cartier, Roberval, etc., 1524-1599. — Compagnie du s[r] de Chastes, 1602. Elle passe sous la direction du s[r] de Monts, 1603. — Privilèges de la Compagnie. — Ses succès au Canada. — Samuel de Champlain. — Réorganisation de la Compagnie, 1613. — Essais de nouvelles compagnies (compagnie Lemaire, compagnie de Montmorency). — Compagnie des Cent Associés, 1627-1628 ; son organisation. — Concurrence faite par les Hollandais à l'influence française. — Déclin de la Compagnie. — Sa dissolution en 1663. — Le Canada passe à la compagnie des Indes occidentales (1664-1674), puis au Roi. — Liberté du commerce des castors, 1683. — Nouvelle compagnie dite du Castor ou d'Acadie fondée en 1683. Elle disparaît en 1703. — Nouvelle

compagnie dite du Canada ou de la Nouvelle France, fondée en 1706. Elle est dirigée par le sr Aubert. — Elle est absorbée en 1717 par la compagnie d'Occident. 345

§ 2. *Compagnie du Morbihan.* — Sa fondation, en 1626. — Elle reçoit le monopole du commerce avec la Nouvelle France, les îles de l'Amérique et le nord de l'Europe. — Elle ne peut triompher de l'opposition des États de Bretagne et disparaît en 1627. 358

§ 3. *Compagnie de Saint-Christophe* ou *des îles de l'Amérique.* — Essais de colonisation des îles d'Amérique. Le sr d'Esnambuc. — Compagnie de Saint-Christophe, 1626. Heureux débuts. Elle reçoit, avec une nouvelle charte, le nom de compagnie des îles de l'Amérique, 1635. — Elle décline. — Sa reconstitution, en 1642. — Elle décline de nouveau. — Elle cède ses colonies à l'ordre de Malte, 1651. . . 360

§ 4. *Compagnie de la nacelle de saint Pierre fleurdelisée.* — A l'imitation de la compagnie du Morbihan, elle est fondée, en 1627, sur des bases trop larges. Elle ne peut même pas s'organiser. 363

§ 5. *Compagnie du Cap Nord, de Cayenne, de la France équinoxiale,* ou *de la Guyane.* — Premiers essais. — Poncet de Brétigny. — Fondation de la compagnie de Cayenne, 1651. — L'abbé de Marivaux et ses associés. — Fâcheux débuts. — L'entreprise échoue, 1653. — Seconde compagnie de la France équinoxiale, formée après 1653. — Nouvelle compagnie de Cayenne ou de la Guyane, fondée vers 1777. — Elle se maintient, à grand'peine, jusqu'à la fin de l'ancien régime. 364

§ 6. *Compagnie des Indes occidentales ou d'Occident.* — Fondée en 1664 quelques années après la chute de Saint-Christophe, elle réunit entre ses mains toutes les possessions françaises situées en Amérique : Canada, Terre-Neuve, Antilles, Cayenne, etc., et toute la côte occidentale d'Afrique, du cap Vert au cap de Bonne-Espérance. — Encouragements donnés à la Compagnie. — Son organisation. Son fonctionnement. Son monopole. — Passeports ou permissions délivrées par elle. — Fâcheuse situation de la Compagnie. — Création, à ses dépens, d'une compagnie du Sénégal. — Dissolution de la compagnie des Indes occidentales et réunion de ses possessions au domaine royal. — Prospérité des îles d'Amérique, une fois le commerce des colonies ouvert aux armateurs français 369

§ 7. *Compagnie de la Louisiane* ou *d'Occident.* — Première compagnie créée par Robert Cavalier de La Salle, 1684-1687. — Seconde compagnie fondée par Antoine Crozat, 1712. — Elle est absorbée en 1717 par la compagnie d'Occident que Jean Law vient de constituer. La compagnie d'Occident se transforme en compagnie des Indes . . . 377

§ 8. *Compagnies de Guinée, de la mer du Sud et de l'Assiente.* — Fondation de la compagnie de Guinée, 1684. Son fonctionnement. Sa réorganisation. — Création d'une compagnie de la mer du Sud, en 1698. — Elle fusionne avec la compagnie de Guinée. — La compagnie de Guinée reçoit, en 1701, le monopole de l'Assiente (*Asiento*) ou fourniture des nègres nécessaires aux colonies espagnoles. Elle prend le nom de compagnie de l'Assiente. — Organisation de la Compagnie. — Traite des nègres — Pièces d'Inde. — Difficultés qu'éprouve la Compagnie à s'acquitter de ses obligations. Sa mauvaise situation finan-

cière. — Bilan de la société, 1711. — Sous-traités faits par la Compagnie pour la traite des nègres avec Chourio (1707), avec Cassard (1712), etc. — Le traité d'Utrecht enlève l'Assiente à la France et le donne à l'Angleterre. — La compagnie française dépossédée réclame une indemnité à l'Espagne. — La Compagnie ne voit pas son privilège renouvelé ; le commerce de la Guinée est, en effet, rendu libre ; mais, dès 1720, le monopole est rétabli au profit de la compagnie des Indes. — Liquidation de la compagnie de Guinée ou de l'Assiente. Détails sur son organisation administrative. — Conditions de la traite. — Négriers de Porto-Bello et de Panama. — Permissions pour la traite délivrées par la Compagnie. — Cargaisons de navires de traite. — Frais et bénéfices des armateurs. 381

§ 9. *Compagnie de Saint-Domingue*. — Sa fondation, 1698. — Organisation et fonctionnement. — Dangers que font courir à la Compagnie les guerres soutenues par Louis XIV contre l'Angleterre et la Hollande. — La compagnie de Saint-Domingue et la compagnie de Guinée ou de l'Assiente unissent leurs intérêts. — Progrès de la colonisation. — Population de l'île de Saint-Domingue en 1701 et en 1711. — Cargaisons de navires faisant la traite à destination de Saint-Domingue. — Réorganisation de la Compagnie en 1714 et en 1716. — Plaintes élevées contre elle, 1717. — Suppression du monopole de la Compagnie, en 1718. — La Compagnie réclame une indemnité au Roi, 1720. — Le monopole du commerce de Saint-Domingue est rétabli, mais au profit de la compagnie des Indes. — Il est supprimé de nouveau, 1723-1724. 412

§ 10. *Compagnie de l'île de Saint-Jean, à Terre-Neuve*. — Sa fondation en 1719. — Renouvellement de ses privilèges en 1720 et en 1722. Sa disparition. 424

LIVRE IV.

AUTRES ÉTATS DE L'EUROPE.

Compagnies de commerce formées en Autriche, en Danemark, en Espagne, en Italie, en Portugal, en Prusse, en Russie et en Suède pour favoriser le commerce extérieur. — Aperçu historique. 425

CHAPITRE PREMIER. — AUTRICHE.

§ 1er. *Compagnie d'Orient* ou *du Levant*. — Première compagnie d'Orient ou du Levant, 1719-1721. — Sa fin. — Constitution, au milieu du XVIIIe siècle, d'une seconde compagnie du Levant. 427

§ 2. *Compagnie d'Ostende* ou *des Pays-Bas*. — Ses débuts. — Son organisation. — Ses succès. — Animosités qu'elle soulève en Europe. — L'Empereur Charles VI est obligé de la sacrifier. — Essai de résurrection de la Compagnie en 1775. 428

CHAPITRE II. — DANEMARK.

§ 1er. *Compagnie des Indes orientales* ou *d'Altona*. — Première compagnie des Indes orientales ou d'Altona, 1612. — Ses fâcheux débuts. —

Seconde (1634) et troisième (1686) compagnies. — Nouvelle compagnie créée en 1728, sa prospérité. — Elle est supprimée en 1777. . . . 436

§ 2. *Compagnie d'Islande.* — Première compagnie d'Islande, 1619. — Seconde compagnie, 1647. Son fonctionnement. 439

§ 3. *Compagnie du Nord.* — Sa fondation en 1647. — Ses établissements. — Son commerce 440

§ 4. *Compagnie des Indes occidentales* ou *de Guinée.* — Sa création, avant 1701. — Son monopole. — Elle est abolie en 1754. 441

§ 5. *Compagnie du Groënland.* — Compagnie du Groënland, 1733. — Nouvelle compagnie formée en 1747. — Elle prend le nom de *Compagnie générale* 442

§ 6. *Compagnie d'Afrique.* — Son établissement en 1755. — Sa prospérité. 442

CHAPITRE III. — ESPAGNE.

§ 1er. *Compagnie de l'Assiente et de Barcelone.* — L'Assiente reste d'abord aux mains des étrangers. — La Compagnie n'est établie en Espagne qu'en 1755. — Elle fonctionne jusqu'en 1780 444

§ 2. *Compagnie de Biscaye, des Antilles* ou *de la Havane.* — Sa création en 1725. — Sa ruine rapide 445

§ 3. *Compagnie de Guipuscoa, de Caracas* ou *de Venezuela.* — La Compagnie commence à fonctionner en 1731. — Sa réorganisation en 1742 et en 1752. — Sa nouvelle extension en 1776. — Ses succès. . 446

§ 4. *Compagnie de Saint-Ferdinand ou des Indes occidentales.* — Sa fondation en 1747. — Ses premiers succès 448

§ 5. *Compagnie de la Louisiane.* — Elle n'est, à vrai dire, qu'un projet formé par Beaumarchais 448

§ 6. *Compagnie des îles Philippines.* — Sa fondation en 1784. — Vaste champ ouvert à la Compagnie en Asie et en Amérique. — Succès de ses opérations. 450

CHAPITRE IV. — ITALIE.

§ 1er. *Compagnie génoise des Grilles.* — Elle est formée dès 1580 pour fournir les nègres nécessaires à l'Amérique espagnole. 453

§ 2. *Compagnie génoise du Levant.* — Elle est fondée en 1664. — Elle décline après 1670. 453

§ 3. *Société de la mer Rouge.* — Elle est formée, vers 1787, à Paris, sous pavillon sarde 454

CHAPITRE V. — POLOGNE.

§ 1er. *Compagnie de Turquie.* — Compagnie de Turquie, fondée à la fin du XVIIIe siècle, dans l'Ukraine Polonaise. — Principaux adhérents — Opérations de la Compagnie. 456

CHAPITRE VI. — PORTUGAL.

§ 1er. *Compagnie du Brésil.* — Sa création en 1648. — Nature de ses opérations. 457

§ 2. *Compagnie d'Afrique* ou *du Brésil*. — Elle est établie en 1724. — Elle doit fournir aux colonies portugaises d'Amérique les nègres dont elles ont besoin 458

§ 3. *Compagnie du Haut-Douro*, ou *des Marchands de vin de Porto*. — Elle est créée vers 1752. — Son monopole absurde. — Sa chute . . 459

§ 4. *Compagnie d'Oporto*. — Créée en 1755, elle n'a eu qu'un semblant d'existence. 461

§ 5. *Compagnie du Para et du Maragnon*. — Elle est instituée en 1755. — Elle est remplacée en 1759 par la compagnie de Fernambuc. . . 461

CHAPITRE VII. — PRUSSE.

§ 1er. *Compagnie d'Afrique, de Brandebourg* ou *d'Emden*. — Première compagnie, vers 1683. — Seconde compagnie en 1697. — Elle disparaît en 1723. — Essais de reconstitution en 1768. 463

§ 2. *Compagnie des Indes orientales*. — Premier essai d'une compagnie des Indes orientales en 1684. — Second essai au XVIIIe siècle. — Insuccès de la compagnie fondée par Frédéric II. 465

§ 3. *Compagnie du Levant*. — Son établissement en 1765. 467

CHAPITRE VIII. — RUSSIE.

Compagnie impériale russo-américaine. — Premières relations commerciales de la Russie avec la France. — Première compagnie de commerce russe fondée à la fin du XVIIIe siècle sous le titre de *Compagnie impériale russo-américaine* 469

CHAPITRE IX. — SUÈDE.

§ 1er. *Compagnie de la mer du Sud*. — Sa création en 1611. — Les grandes guerres européennes détournent des colonies l'attention des Suédois. . 471

§ 2. *Compagnie des Indes orientales*. — Premier essai sous Gustave-Adolphe. — Deuxième, sous la reine Christine. — Constitution définitive de la Compagnie en 1731 — Son fonctionnement. — Sa bonne administration. 472

§ 3. *Compagnie du Levant*. — Elle doit sa création à Jonas Alströmer. Elle n'existe plus en 1791. 475

§ 4. *Compagnie de la pêche de la baleine*. — Sa création paraît remonter à l'année 1744. — La Compagnie semble avoir réussi dans ses opérations. 475

LIVRE V.

DES PRINCIPES ÉCONOMIQUES SUR LESQUELS ÉTAIENT ÉTABLIÉS LES GRANDES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DES INCONVÉNIENTS QU'ELLES ONT PRÉSENTÉS A RAISON DE CES PRINCIPES.

CHAPITRE PREMIER. — DES PRINCIPES ÉCONOMIQUES SUR LESQUELS ÉTAIENT ÉTABLIES LES GRANDES COMPAGNIES DE COM-

MERCE. — Sous l'ancien régime, tout était matière à délégation de droits souverains, à privilège, à monopole. — Les principes économiques des grandes compagnies de commerce étaient en harmonie avec cet état de choses. — Opinions de l'abbé de Saint-Pierre, du baron de Bielfeld, de Montesquieu, de Condorcet, etc., sur la nécessité de certains monopoles. — Les privilèges des compagnies françaises étaient plus étendus que ceux des compagnies étrangères. — Atténuations au système des privilèges exclusifs : permissions et interlopes. — Diversité des pratiques commerciales et des buts poursuivis par les Compagnies : les unes s'occupent particulièrement du trafic ; les autres de la colonisation. — Faux principes sur lesquels reposaient les compagnies de commerce, et surtout celles de France. — Le monopole s'imposait, en résumé, aux compagnies de commerce d'autrefois, comme il paraît s'imposer encore aujourd'hui en certains cas aux peuples contemporains. 477

CHAPITRE II. — DES INCONVÉNIENTS PRÉSENTÉS PAR LES GRANDES COMPAGNIES DE COMMERCE, A RAISON DES PRINCIPES SUR LESQUELS ELLES ÉTAIENT ÉTABLIES.

§ 1er. *Des fâcheux résultats que les grandes compagnies ont obtenus pour elles-mêmes.* — Ces résultats sont très divers, mais généralement très peu satisfaisants. — Les grandes compagnies ont presque toutes échoué. — Les causes principales de leur insuccès se rattachent : à leur mauvaise direction administrative ; à la distribution de dividendes prématurés ou fictifs ; au manque de capitaux et de crédit ; à la mauvaise organisation économique. — Celles qui ont le régime le plus libéral sont généralement celles qui ont le mieux réussi. 494

§ 2. *De l'influence nuisible que les grandes compagnies de commerce ont exercée sur le commerce de leur propre nation.* — Les grandes compagnies, si elles ont, d'un côté, rendu des services à leur patrie, paraissent, de l'autre côté, avoir nui, en somme, au commerce national. — De nombreuses protestations se sont élevées de tous temps contre leurs privilèges exclusifs. — Les États Généraux, en France, le Parlement, en Angleterre, les ont condamnés, ainsi que la plupart des auteurs : opinions de Dom G. de Ustaritz, de John Nickolls, d'Arthur Young, de l'abbé Morellet, etc. 498

§ 3. *De l'influence nuisible que les grandes compagnies de commerce ont exercée sur le commerce du monde.* — Maîtresses absolues des marchés coloniaux, les compagnies en vendaient à très hauts prix les produits. — Elles n'ont jamais servi par des découvertes la cause de la science. — Les colonies fondées par les compagnies ne sont devenues vraiment florissantes que du jour où elles ont échappé à leur joug. 507

§ 4. *Des quelques résultats avantageux que les grandes compagnies de commerce ont cependant procurés à leur patrie et au monde.* — Elles ont contribué au développement du commerce et de la marine de leur patrie. — Elles ont enrichi de produits nouveaux la métropole. — Elles ont été l'instrument économique au moyen duquel les divers États ont acquis la plupart de leurs colonies. — Elles ont rendu plus accessibles nombre d'éléments de bien-être et de confortable. — Elles ont mis en valeur des territoires nouveaux. — Elles ont fait naître

des relations de commerce entre des peuples qui n'avaient eu jusqu'alors que des rapports hostiles. 510

LIVRE VI.

DES NOUVELLES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION FONDÉES OU A FONDER SUR LE MODÈLE DES ANCIENNES GRANDES COMPAGNIES.

CHAPITRE PREMIER. — DES CARACTÈRES CONSTITUTIFS DES NOUVELLES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION. — LEURS PARTISANS ET LEURS ADVERSAIRES. — Ces caractères diffèrent de ceux des anciennes compagnies en cela surtout qu'ils ne consacrent nulle part officiellement le monopole. — Est-il nécessaire de former ces nouvelles compagnies sur le modèle des anciennes? *Non*, disent les uns; il faut leur donner moins de droits, leur imposer plus de charges. *Oui*, disent les autres, qui voient surtout dans ces nouvelles compagnies le moyen, pour la métropole, d'accroître, sans se compromettre, ses domaines coloniaux. 517

CHAPITRE II. — DES DIVERSES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION FONDÉES AU XIX^e^ SIÈCLE EN EUROPE. . 523

§ 1^er^. *Angleterre.* — La Royal Niger Company. — L'East Africa Company. — La South Africa Company. — La North Africa Company. — La North Borneo trading Company. — La Hudson's Bay Company. — Compagnies diverses. 524

§ 2. *Allemagne.* — Compagnies ou Sociétés de l'Afrique orientale, de l'Afrique sud-occidentale et de la Nouvelle-Guinée. 528

§ 3. *Belgique (État du Congo).* — Compagnie du Congo. 530

§ 4. *Portugal.* — Compagnie de Mozambique.. 532

§ 5. *Hollande.* — Compagnie de Biliton. 533

CHAPITRE III. — DES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION QU'IL EST ACTUELLEMENT QUESTION DE FONDER EN FRANCE. — Historique du projet de loi. — Avis de la Commission administrative spéciale nommée à la fin de 1890. — Avis du Conseil supérieur des colonies, du 6 juin 1891. — Texte du projet de loi déposé, le 16 juillet 1891, sur le bureau du Sénat français. — Son analyse critique. 534

Conclusion. 544

PARIS. — TYPOGRAPHIE DE E. PLON, NOURRIT ET C^ie^, RUE GARANCIÈRE, 8.

ERRATA

P. 31, note 1, *au lieu de* marchent, *lisez* merchant.

P. 50, ligne 14, *au lieu de* les autres, *lisez* les autres en.

P. 113, à la suite de la note 1, ajoutez : V. sur *Warren Hastings et son procès*, le discours de rentrée prononcé le samedi 30 avril 1892 par M. Ricaud, secrétaire de la Conférence des avocats.

P. 181, Sommaire, l. 10, *au lieu de* Tabarque, *lisez* Tabarca.

P. 216, note 1, *ajoutez* : V. sur les encouragements donnés par l'administration de la marine aux pêcheurs bretons qui s'installent en Algérie le *Petit Moniteur maritime, commercial et financier* du 17 avril 1892.

P. 227, l. 8, *au lieu de* en juin 1779, *lisez* en juin 1679.

P. 232, note 2, *ajoutez :* V. le traité du 20 février 1709 aux Archives nationales, dans le carton AD.IX, 386.

P. 236, notes, l. 1, *au lieu de* -crivain, *lisez* -vain.

P. 261, l. 7, *au lieu de* Le 29 même du mois, *lisez* Le 29 du même mois.

P. 275, l. 17, *au lieu de* l'œuvrede, *lisez* l'œuvre de.

P. 288, *ajoutez à la fin de la note 1 :* Suivant les recherches récemment faites aux Indes par le savant anglais M. Forrest, la somme reçue par La Bourdonnais aurait été exactement de 100,000 pagodes, environ 850,000 francs.

P. 310, note 1, l. 2, *au lieu de* signé H. Pigeonneau, *lisez* signé H. P. [H. Pigeonneau].

P. 334, l. 4, *au lieu de* impunis, *lisez* impunies.

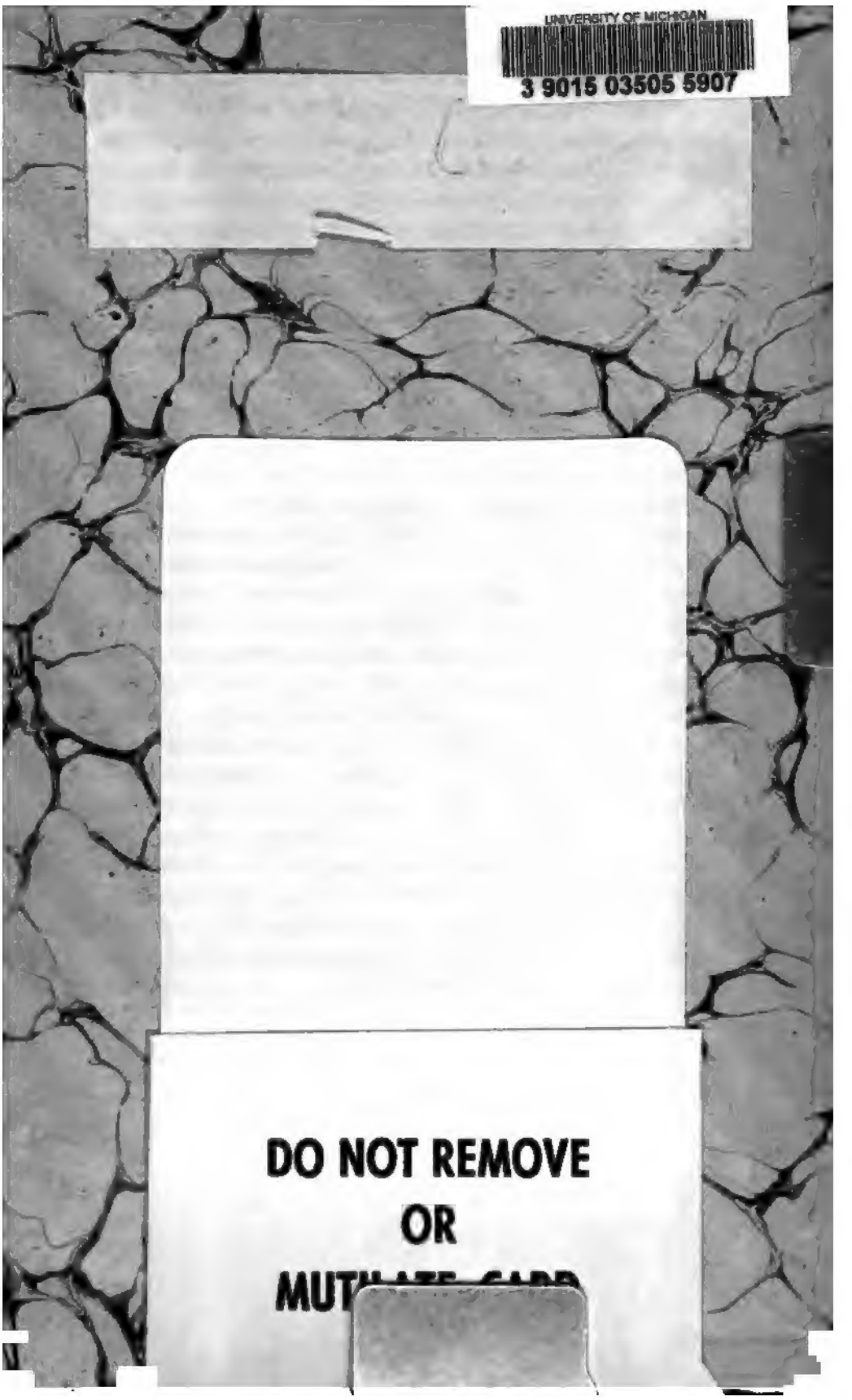
P. 350, l. 15, *au lieu de* se former, *lisez* se constituer.

P. 368, note 2, dern. ligne, *au lieu de* ranç., *lisez* franç.

P. 397, note 2, l. 5, *au lieu de* d'être « destinés..., *lisez* « d'être destinés...

P. 536, titre courant, *au lieu de* Nouvelles compagnies, *lisez* Nouvelles compagnies de commerce.

P. 561, table, chap. II, § 4, *au lieu de* Des quelques résultats.., *lisez* De quelques résultats...


UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03505 5907
DO NOT REMOVE
OR
MUT